



भारत का राजपत्र The Gazette of India

असाधारण

EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4

PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित

PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 226]

नई दिल्ली, मंगलवार, जून 12, 2018/ज्येष्ठ 22, 1940

No. 226]

NEW DELHI, TUESDAY, JUNE 12, 2018/JYAISTHA 22, 1940

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

सुबई, 4 जून, 2018

सं. टीएमपी/85/2017-वीपीटी.—2017 की रिट याचिका संख्या 28595 में तेलंगाना राज्य और आंध्र प्रदेश राज्य के हैदराबाद स्थित माननीय उच्च न्यायालय द्वारा 14 दिसंबर, 2017 के आदेश के अनुपालन में और महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण एतद्वारा वैस्ट क्वे मल्टीपोर्ट प्राइवेट लिमिटेड (डब्ल्यूक्यूएमपीएल) के 16 जून, 2017 और 30 जून, 2017 के अभ्यावेदनों का, डब्ल्यूक्यूएमपीएल और विशाखापट्टणम पत्तन न्यास (वीपीटी) को सुनवाई का अवसर देने के पश्चात् इसके साथ संलग्न आदेश के अनुसार निपटान करता है।

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

मामला संख्या. टीएमपी/85/2017-वीपीटी

मैसर्ज वैस्ट क्वे मल्टीपोर्ट प्राइवेट लिमिटेड

आवेदक

गणपूर्ति

(i). श्री टी.एस. बालसुब्रमनियन, सदस्य (वित्त)

(ii). श्री रजत सच्चर, सदस्य (आर्थिक)

आदेश

(मई, 2018 के 18वें दिन पारित)

यह प्रशुल्क मामला मैसर्ज वैस्ट क्वे मल्टीपोर्ट प्राइवेट लिमिटेड (डब्ल्यूक्यूएमपीएल) द्वारा दायर 2017 की रिट याचिका संख्या 28595 में इस प्राधिकरण को तेलंगाना राज्य और आंध्र प्रदेश राज्य के लिए हैदराबाद स्थित माननीय उच्च न्यायालय द्वारा दिये गए निदेश से उठा है।

2. उक्त मामले के संदर्भ में वीपीटी स्थित डब्ल्यूक्यू-6 परियोजना के लिए, बोली आमंत्रण पूर्व, इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित अपफ्रंट प्रशुल्क से संबंधित संक्षिप्त पृष्ठभूमि नीचे दी जा रही है:

(i). इस प्राधिकरण ने वीपीटी के प्रस्ताव के आधार पर अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण दिशानिर्देश 2008 का अनुपालन करते हुए बहु-कार्गो बर्थ परिचालन के लिए बोली आमंत्रित करने से पूर्व विशाखापट्टणम पत्तन के भीतरी अपफ्रंट हार्बर के उत्तरी

आर्म डब्ल्यूक्यू-6 बर्थ के प्रशुल्क का अनुमोदन करते हुए 12 फरवरी 2009 को आदेश संख्या टीएएमपी/39/2008-वीपीटी पारित किया था।

- (ii). इस प्राधिकरण ने आदेश संख्या टीएएमपी/39/2008-वीपीटी के पैरा 10 (vii) (ड) में अंतिम से दूसरे उप-पैरा में पायी गई लिपिकीय गलती में सुधार करते हुए 27 जून, 2009 को शुद्धिपत्र संख्या टीएएमपी/39/2008-वीपीटी पारित किया। आदेश के उक्त पैराओं में "76.20 रु. प्रति वर्ग मीटर प्रति वर्ष" शब्दों को उक्त संशोधन में "76.20 रु. प्रति वर्ग मीटर प्रति वर्ष" के स्थान पर '76.20 रु. प्रति वर्ग गज प्रति वर्ष' किया गया।
- (iii). (क). बाद में, वीपीटी ने 18 जुलाई, 2009 के अपने पत्र के द्वारा परियोजना की पूंजीगत लागत के 114.37 करोड़ रु. (वीपीटी द्वारा अपने 31 दिसंबर, 2008 के अंतिम संशोधित प्रस्ताव में के अनुसार आकलित और 12 फरवरी 2009 का अप्रेंट प्रशुल्क आदेश पारित करते समय इस प्राधिकरण द्वारा सुविचारित) से परिवर्तित करके 114.50 करोड़ रु. करने की सूचना दी गई। वीपीटी द्वारा किया गया आशोधन बर्थ की पूंजीगत लागत के आकलन में आशोधन के कारण हुआ।
वीपीटी द्वारा 114.50 करोड़ रु. की आशोधित परियोजना लागत में आकलित बर्थ की पूंजीगत लागत को कुल परियोजना लागत में 49.98 करोड़ रु. को वीपीटी द्वारा आशोधित करके 50.11 करोड़ रु. किया गया। वीपीटी ने 18 जुलाई, 2009 के अपने पत्र के साथ उक्त आशोधन को ध्यान में रखकर संशोधित लागत विवरण भी प्रस्तुत किया था। वीपीटी ने बर्थ किराये की पुनर्गणना की थी और वीपीटी द्वारा प्रस्तावित बर्थ किराये के लिए संशोधित अप्रेंट प्रशुल्क 0.77 पैसा प्रति जीआरटी था जबकि वीपीटी द्वारा तब के प्रस्ताव के आधार पर इस प्राधिकरण ने फरवरी 2009 के आदेश में 0.76 पैसा प्रति जीआरटी प्रति घंटा अनुमोदित किया था। वीपीटी ने इस प्राधिकरण को बर्थ किराये के विषय में उक्त अप्रेंट प्रशुल्क को अनुमोदित करने का अनुरोध किया था।
(ख). चूंकि वीपीटी द्वारा प्रस्तावित संशोधित दर स्फीति समंजन दर से कम पायी गई थी और यह मान्य करते हुए कि वीपीटी द्वारा प्रस्तावित पूंजीगत लागत में संशोधन महत्वपूर्ण नहीं पाया गया था, वीपीटी को 27 अगस्त, 2009 के पत्र संख्या टीएएमपी/39/2008-वीपीटी के द्वारा अप्रेंट बर्थ किराये में संशोधन के लिए उसके द्वारा दायर आवेदन पर पुनर्विचार करने का अनुरोध किया गया था।
(ग). वीपीटी ने 24 सितंबर, 2009 के अपने पत्र के द्वारा उत्तर दिया कि 18 जुलाई 2009 का उसका प्रस्ताव वापस लिया समझा जाए।
- (iv). वीपीटी ने वैस्ट क्वे-6 बर्थ के विकास का कार्य वैस्ट क्वे मल्टीपोर्ट प्राइवेट लिमिटेड (डब्ल्यूक्यूएमपीएल) को वीपीटी स्थित पता लगाये गए कार्गो के प्रहस्तन के लिए 30 वर्ष की अवधि के लिए अवार्ड किया।
- (v). डब्ल्यूक्यूएमपीएल ने उसके नाम से दरमानों की अधिसूचना के लिए इस प्राधिकरण से संपर्क किया। तदनुसार, प्राधिकरण ने 4 सितंबर, 2015 के आदेश संख्या टीएएमपी/49/2015-वीपीटी के द्वारा दरमान उनके नाम से अधिसूचित किये थे।

3. डब्ल्यूक्यूएमपीएल ने तेलंगाना राज्य और आंध्र प्रदेश राज्य के हैदराबाद स्थित माननीय उच्च न्यायालय में 2017 की रिट याचिका संख्या 28595 इस प्राधिकरण को प्रत्यर्थी संख्या 1 के रूप में, विशाखापट्टणम पत्तन न्यास (वीपीटी) को प्रत्यर्थी संख्या 2 और संघ सरकार को प्रत्यर्थी संख्या 3 बनाकर अधियोजित करते हुए दायर की। उक्त रिट याचिका में, डब्ल्यूक्यूएमपीएल ने 12 फरवरी, 2009 के प्रशुल्क आदेश संख्या टीएएमपी/39/2008-वीपीटी और 4 सितंबर, 2015 के प्रशुल्क आदेश संख्या टीएएमपी/49/2015-वीपीटी को बर्थ किराया और भंडारण प्रभारों की सीमा तक अभिखंडित करने की प्रार्थना इस आधार पर की कि प्रशुल्क आदेश अवैध, मनमाने, अन्यायपूर्ण, अनुचित और अप्रेंट प्रशुल्क दिशानिर्देश 2008 के विरुद्ध हैं और इस प्राधिकरण को डब्ल्यूक्यू-6 बर्थ पर किराया और भंडारण प्रभार के लिए नया प्रशुल्क निर्धारित करने का निदेश दें। डब्ल्यूक्यूएमपीएल ने रिट याचिका के निपटान तक उक्त मामले में अंतरिम आस्थगन भी चाहा था।

4.1. तत्पश्चात्, याचिकाकर्ता के वकील से 20 दिसंबर, 2014 को एक पत्र प्राधिकरण के कार्यालय में प्राप्त हुआ जिसके साथ डब्ल्यूक्यूएमपीएल द्वारा दायर 2017 की रिट याचिका संख्या 28595 पर माननीय न्यायाधीश एसवी भट्ट द्वारा 14 दिसंबर, 2017 को पारित आदेश की प्रति भेजी गई थी और निम्नलिखित संसूचना दी गई:

- (i). तेलंगाना राज्य और आंध्र प्रदेश राज्य के हैदराबाद स्थित उच्च न्यायालय ने विषयक मामले में सुनवाई की और 14 दिसंबर 2017 को निपटान किया।
- (ii). माननीय उच्च न्यायालय ने अपने आदेश में प्राधिकरण को डब्ल्यूक्यूएमपीएल के 16 जून, 2017 और 30 जून 2017 के अभ्यावेदन पर इस आदेश की प्रति की प्राप्ति की तारीख से आठ (8) सप्ताह के भीतर याचिकाकर्ता अर्थात्

डब्ल्यूक्यूएमपीएल तथा वीपीटी को सुनवाई का अवसर प्रदान करने के पश्चात् सुविचार करके और निपटान करने का निदेश दिया।

4.2. माननीय उच्च न्यायालय द्वारा पारित आदेश के प्रभावी भाग को नीचे उद्धृत किया जाता है:

“16.06.2017 और 30.05.2017 के अभ्यावेदनों पर याचिकाकर्ता और दूसरे प्रत्यर्थी को अवसर देने के पश्चात् प्रथम प्रत्यर्थी इस आदेश की प्रति की प्राप्ति की तारीख से आठ (8) सप्ताह के भीतर सुविचार और निपटान करें। याचिकाकर्ता को आज से एक सप्ताह के भीतर प्रथम और द्वितीय प्रत्यर्थियों को संसूचित करने की स्वतंत्रता दी जाती है।

लागत के बारे में कोई आदेश नहीं।

विविध याचिकाएं, यदि कोई, लंबित हों को बंद समझा जाए।”

4.3. याचिकाकर्ता के वकील द्वारा भेजी गई उक्त आदेश की प्रति इस कार्यालय में 20 दिसंबर 2017 को प्राप्त हुई। अतः एकल न्यायाधीश के आदेश के अनुसार डब्ल्यूक्यूएमपीएल के 16 जून, 2017 और 30 जून, 2017 के अभ्यावेदनों को डब्ल्यूक्यूएमपीएल और वीपीटी को सुनवाई का अवसर देने के पश्चात् उच्च न्यायालय के आदेश की तारीख से आठ (8) सप्ताह के भीतर अर्थात् 13 फरवरी, 2017 तक निपटान किया जाना आवश्यक था।

5. माननीय न्यायाधीश के आदेश के अनुपालन में डब्ल्यूक्यूएमपीएल के 16 जून, 2017 और 30 जून, 2017 के अभ्यावेदनों को डब्ल्यूक्यूएमपीएल के अलग प्रशुल्क मामले के रूप में लिया गया था।

6.1. माननीय न्यायाधीश के 14 दिसंबर, 2017 के आदेश के अनुपालन में, जिसमें डब्ल्यूक्यूएमपीएल की 16 जून, 2017 और 30 जून, 2017 के अभ्यावेदनों को डब्ल्यूक्यूएमपीएल और वीपीटी को सुनवाई का अवसर देने के पश्चात् सुविचार करने की अपेक्षा की गई है, डब्ल्यूक्यूएमपीएल के 16 जून 2017 और 30 जून, 2017 के अभ्यावेदनों के प्रत्येक की एक-एक प्रति वीपीटी को हमारे 16 जनवरी, 2018 के पत्र के द्वारा उसकी टिप्पणियों के लिए भेजी गई जिसकी सूचना डब्ल्यूक्यूएमपीएल को भी दी गई। ऐसा करते समय, 14 दिसंबर, 2017 के निर्णय के साथ डब्ल्यूक्यूएमपीएल के वकील के 20 दिसंबर, 2017 के पत्र की प्रति भी वीपीटी को सूचना भेजी गई।

6.2. वीपीटी ने 18 जनवरी, 2018 के अपने पत्र के द्वारा अपनी टिप्पणियां भेजीं। वीपीटी से प्राप्त टिप्पणियां हमारे 1 फरवरी, 2018 के पत्र के साथ डब्ल्यूक्यूएमपीएल को सूचना और उसकी टिप्पणियों के लिए यदि कोई हों, भेजी गईं। डब्ल्यूक्यूएमपीएल ने वीपीटी की टिप्पणियों पर अपनी टिप्पणियां 13 मार्च, 2018 के पत्र के द्वारा भेजी। डब्ल्यूक्यूएमपीएल द्वारा अपने 16 जून, 2017 और 30 जून, 2017 के अभ्यावेदनों में उठाये गए मुद्दे तथा डब्ल्यूक्यूएमपीएल के अभ्यावेदनों पर वीपीटी की टिप्पणियों का सारांश नीचे सारणीबद्ध किया जाता है:—

क्र.सं.	डब्ल्यूक्यूएमपीएल द्वारा अपने 16 जून 2017 के अभ्यावेदन में उठाये गए मुद्दे	वीपीटी द्वारा अपने 18 जनवरी, 2018 के पत्र के द्वारा की गई टिप्पणियां	वीपीटी की टिप्पणियों पर डब्ल्यूक्यूएमपीएल ने अपने 13 मार्च, 2018 के पत्र के द्वारा की गई टिप्पणियां
	<p>(i). वीपीटी में डब्ल्यूक्यू-6 बर्थ पर बहुप्रयोजनीय कार्गो प्रहस्तन के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण के लिए वीपीटी द्वारा दायर 10 जुलाई 2018 के प्रस्ताव के अनुपालन में बहुप्रयोजनीय कार्गो बर्थ (डब्ल्यूक्यू-6) के लिए इस प्राधिकरण ने अधिकतम प्रशुल्क का अनुमोदन करते हुए आदेश पारित किया था।</p> <p>(ii). बर्थ किराया प्रभार और भंडारण प्रभारों के लिए अधिकतम प्रशुल्क के संबंध में, वर्तमान नीतिपरक दिशानिर्देशों के अनुपालन में प्रशुल्क कैप्स के साथ निर्धारित सोपाधिकताएं और संबंधित महापत्तन (वीपीटी) पर प्राप्त स्थिति वह सोपाधिकताएं नहीं है जो संबंधित महापत्तन पर विद्यमान हैं।</p> <p>(iii). प्रशुल्क दिशानिर्देश, 2008 के खंड 3.8.5. के अनुसार, डब्ल्यूक्यूएमपीएल एतद्वारा प्राधिकरण द्वारा प्रशुल्क कैप्स के साथ निर्धारित सोपाधिकताओं और वीपीटी पर विद्यमान सोपाधिकताओं को प्रस्तुत करता है:-</p>	---	---

क्र.सं.	विवरण	प्राधिकरण द्वारा निर्धारित सोपाधिकताएं	सोपाधिकताएं जो वीपीटी में विद्यमान
(ii).	बर्थिंग सेवाओं के लिए पूंजीगत लागत		
	(a). बर्थ निर्माण की लागत जमा 10.51 रु. 40 मीटर लंबी बर्थ निर्माण की लागत	47.06	36.55
	(b). बर्थ के साथ-साथ तलकपर्ण लागत	2.92	2.92
	बर्थिंग सेवाओं की कुल पूंजीगत लागत	49.98	39.47

डब्ल्यूक्यूएमपीएल ने बताया है कि अनुलग्नक - I में क्रमांक II (ii) (कक) पर 47.06 करोड़ रु. की बर्थ के निर्माण की लागत 10.51 करोड़ रु. से बढ़ाकर दिखाई गई है। यह निवेदन है कि 10.51 करोड़ रु. की यह राशि वीपीटी द्वारा पहले से निर्मित 40 मीटर लंबी बर्थ से संबंधित है। वर्तमान डब्ल्यूक्यू-6 का निर्माण वर्तमान बर्थ के ऊपर किया गया है और इसलिए 10.51 करोड़ रु. की इस राशि को बर्थिंग सेवाओं की पूंजीगत लागत में नहीं जोड़ा जाना चाहिए। इसके अतिरिक्त, 10.51 करोड़ रु. की इस राशि का वीपीटी द्वारा न तो दावा किया गया है और न ही डब्ल्यूक्यूएमपीएल से वसूली गई है।

इसके अतिरिक्त रियायत करार का खंड 9.1. का संबंधित भाग नीचे उद्धृत किया जाता है:

“उपरोक्त के अतिरिक्त, सुग्राही द्वारा 68.00 (रुपए

	<p>सड़सठ) मिलियन रु. की एकमुश्त राशि का भुगतान रियायत प्राधिकरण द्वारा उपलब्ध करायी जाने वाली अन्य सुविधाओं जैसे प्रकाश व्यवस्था, सड़कें, नाले, पुलियां, तलकपर्षण आदि और अवसरचना विकास पर व्यय की जाने वाली राशि के लिए किया जाना है।</p> <p>निस्संदेह, रियायत करार के उपबंधों के अनुसार वीपीटी ने 6.80 करोड़ रु. की अप्रफ्रंट प्रशुल्क राशि की वसूली कर ली है, परंतु यह शुल्क अन्य सुविधाओं के लिए था अर्थात्, प्रकाश व्यवस्था, सड़कें, नाले, पुलियां, तलकपर्षण आदि जो रियायतकर्ता प्राधिकारी द्वारा उपलब्ध करायी गई थीं न कि 40 मीटर लंबी वर्तमान बर्थ के लिए।</p> <p>इसलिए न तो अप्रफ्रंट शुल्क के 10.51 करोड़ रु. और 6.8 करोड़ रु. की राशि को बर्थिंग सेवाओं की पूंजीगत लागत में जोड़ा नहीं जा सका।</p> <p>तदनुसार, बर्थिंग सेवाओं के लिए सही पूंजीगत लागत ('49.98 - '10.51 करोड़ रु.) = '39.47 करोड़ रु. हुई न कि 49.98 करोड़ रु. जिसे प्राधिकरण ने सुविचार में लिया है।</p>																									
II.	<p>जीआरटी से संबंधित सोपाधिकताएं (आकलित बनाम वास्तविक):</p> <p>डब्ल्यूक्यूएमपीएल प्रशुल्क आदेश 2009 में प्राधिकरण द्वारा सुविचारित जीआरटी का निम्नलिखित सारणी में पुनरुद्धरित किया जाता है:-</p> <table><tr><th>विवरण</th><th>यूनिट</th><th>सीपी कोक</th><th>एलएएम कोक</th><th>इस्पात</th><th>ग्रेनाइट</th></tr><tr><td>प्रति पोत औसत जीआरटी</td><td>टन</td><td>18550</td><td>29000</td><td>11300</td><td>15000</td></tr></table> <p>जीआरटी प्रति पोत, उन पोतों का जो वास्तव में डब्ल्यूक्यू-6 टर्मिनल पर आये क्योंकि अगस्त 2015 में सीओडी को नीचे की सारणी में पुनरुद्धरित किया जाता है:-</p> <table><tr><th>विवरण</th><th>यूनिट</th><th>सीपी कोक</th><th>एलएएम कोक</th><th>इस्पात</th><th>ग्रेनाइट</th></tr><tr><td>प्रति पोत औसत जीआरटी</td><td>टन</td><td>32058</td><td>38207</td><td>28863</td><td>19528</td></tr></table> <p>उक्त सारणियों से यह तथ्य है कि प्राधिकरण द्वारा सुविचारित जीआरटी सोपाधिकताएं गलत है। काफी कम जीआरटी के प्रयोग के परिणामस्वरूप डब्ल्यूक्यू-6 बर्थ के किराया प्रभार काफी अधिक है।</p>	विवरण	यूनिट	सीपी कोक	एलएएम कोक	इस्पात	ग्रेनाइट	प्रति पोत औसत जीआरटी	टन	18550	29000	11300	15000	विवरण	यूनिट	सीपी कोक	एलएएम कोक	इस्पात	ग्रेनाइट	प्रति पोत औसत जीआरटी	टन	32058	38207	28863	19528	<p>वीपीटी ने वर्ष 2008 में अप्रफ्रंट प्रशुल्क प्रस्ताव 2005-06, 2006-07 और 2007-08 के दौरान दर्ज उच्चतम औसत जीआरटी पर सुविचार करते हुए और पोत आकारों संबंधी नवीनतम प्रवृत्तियों और पूर्वानुमानों को विधिवत प्राप्त करते हुए प्रस्तुत किया था। प्रशुल्क प्रस्ताव प्राधिकरण दिशानिर्देश 2008 के अनुसार प्रस्तुत किया गया था। इसलिए, मैसर्स डब्ल्यूक्यूएमपीएल की आपत्ति कि जीआरटी की सोपाधिकताएं गलत है, मान्य नहीं है।</p> <p>प्राधिकरण ने विधिवत प्रक्रिया अपनाने के पश्चात् जिसमें सभी हितधारकों के साथ संयुक्त सुनवाई शामिल है, अपने 12.02.2009 के आदेश द्वारा प्रशुल्क अधिसूचित किया। इस प्रकार सुग्राही को बोली से पूर्व प्राधिकरण द्वारा सुविचार किये जाने वाले सभी प्रतिमानों की जानकारी/सूचना है। इसके अतिरिक्त यह बताया जाता है</p>
विवरण	यूनिट	सीपी कोक	एलएएम कोक	इस्पात	ग्रेनाइट																					
प्रति पोत औसत जीआरटी	टन	18550	29000	11300	15000																					
विवरण	यूनिट	सीपी कोक	एलएएम कोक	इस्पात	ग्रेनाइट																					
प्रति पोत औसत जीआरटी	टन	32058	38207	28863	19528																					

		कि डब्ल्यूक्यू बर्थ-6 को अपफ्रंट प्रशुल्क की अधिसूचना के 6 वर्ष के पश्चात् वर्ष 2015 में परिचालित किया गया था और टर्मिनल पर, सीओडी पश्च प्रहस्तित पोतों के वास्तविक आकार प्रशुल्क प्रस्ताव प्रस्तुत करते समय सुविचारित आकारों से मेल खाते नहीं भी हो सकते।																																	
III.	<p>वृद्धि कारक:</p> <p>2008 प्रशुल्क दिशानिर्देश यह व्यवस्था करते हैं कि, प्रशुल्क कैप्स स्फीति को सूचकांकित होंगे परंतु 1 जनवरी, 2008 और संगत वर्ष की 1 जनवरी के बीच होने वाली थोक मूल्य सूचकांक (डब्ल्यूपीआई) में परिवर्तन के 60% की सीमा तक। प्रशुल्क कैप्स में ऐसा स्वतः समंजन प्रत्येक वर्ष होगा और समंजित प्रशुल्क कैप्स संगत वर्ष के 1 अप्रैल से आगामी वर्ष की 31 मार्च तक लागत रहेगा। इसलिए, प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित वृद्धि कारक डब्ल्यूक्यूएमपीएल प्रशुल्क आदेश 2009 में 35.08% लागू होगा।</p> <p>इसलिए, बर्थ किराया प्रभार के प्रशुल्क कैप्स को प्राधिकरण द्वारा सुधारे जाने की आवश्यकता है और प्राधिकरण से अनुरोध है कि वह निम्नलिखित सारणी के अनुसार बर्थ किराया प्रभारों के प्रशुल्क कैप्स का सुधार संबंधी आदेश जारी करे:</p> <p>शुद्ध किये गए बर्थ किराया प्रभार:</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>क्र.सं.</th><th>विवरण</th><th>प्राधिकरण के अनुसार बर्थ किराया प्रभार</th><th>शुद्ध किये गए बर्थ किराया प्रभार</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>(ii).</td><td>बर्थ किराया प्रभार</td><td></td><td></td></tr> <tr> <td></td><td>राजस्व अपेक्षा</td><td></td><td></td></tr> <tr> <td>(क).</td><td>प्रचालन लागत</td><td></td><td></td></tr> <tr> <td></td><td>(i). अनुरक्षण प्रभार (बर्थ निर्माण लागत पर 1%)</td><td>0.47</td><td>0.39</td></tr> <tr> <td></td><td>(ii). मूल्यह्रास</td><td>1.67</td><td>1.32</td></tr> <tr> <td></td><td>(iii). बीमा (बर्थ लागत का 1%)</td><td>0.47</td><td>0.39</td></tr> <tr> <td></td><td>उप-योग</td><td>2.61</td><td>2.11</td></tr> </tbody> </table>	क्र.सं.	विवरण	प्राधिकरण के अनुसार बर्थ किराया प्रभार	शुद्ध किये गए बर्थ किराया प्रभार	(ii).	बर्थ किराया प्रभार				राजस्व अपेक्षा			(क).	प्रचालन लागत				(i). अनुरक्षण प्रभार (बर्थ निर्माण लागत पर 1%)	0.47	0.39		(ii). मूल्यह्रास	1.67	1.32		(iii). बीमा (बर्थ लागत का 1%)	0.47	0.39		उप-योग	2.61	2.11	<p>(क). 1 अप्रैल 2017 से लागू प्रशुल्क निकालने के लिए 35.08% का वृद्धि कारक सही है और प्राधिकरण की वैबवाइट पर उपलब्ध अधिसूचना के अनुसार है।</p> <p>(ख). उक्त को देखते हुए अपफ्रंट प्रशुल्क के संशोधन का प्रश्न नहीं उठता।</p>	
क्र.सं.	विवरण	प्राधिकरण के अनुसार बर्थ किराया प्रभार	शुद्ध किये गए बर्थ किराया प्रभार																																
(ii).	बर्थ किराया प्रभार																																		
	राजस्व अपेक्षा																																		
(क).	प्रचालन लागत																																		
	(i). अनुरक्षण प्रभार (बर्थ निर्माण लागत पर 1%)	0.47	0.39																																
	(ii). मूल्यह्रास	1.67	1.32																																
	(iii). बीमा (बर्थ लागत का 1%)	0.47	0.39																																
	उप-योग	2.61	2.11																																

	(क)				
(ख).	नियोजित पूँजी पर @ 16% पर प्रतिफल	8.00	6.32		
	बर्थिंग सेवाओं से कुल राजस्व अपेक्षा (क+ख)	10.61	8.42		
	प्रति घंटा जीआरटी पर बर्थ किराया प्रभार				
	विदेशगामी पोत रु. में (दर प्रति घंटा जीआरटी) (बिना वृद्धि के)	`0.76	`0.37		
	तटीय पोत रु. में (दर प्रति घंटा जीआरटी) (बिना वृद्धि के)	`0.46	`0.22		
	विदेशगामी पोत रु. में (दर प्रति घंटा जीआरटी) (वृद्धि के साथ)	`1.03	`0.50		
	तटीय पोत रु. में (दर प्रति घंटा जीआरटी) (बिना वृद्धि के)	`0.62	`0.30		
<p>बर्थिंग सेवाओं की पूँजीगत लागत का विस्तृत परिकलन, प्राधिकरण द्वारा यथा निर्धारित और तुलनात्मक बर्थिंग सेवाओं की शुद्ध की गई पूँजीगत लागत और उक्त बर्थ किराया प्रभार को निकालने का विस्तृत परिकलन जो वीपीटी की वर्तमान सोपाधिकताओं को विधिवत हिसाब में लेने पर निकलता है</p>					

	अनुलग्नक-1 में प्रस्तुत हैं।																		
ख.	भंडारण प्रभारों संबंधी सोपाधिकताएं:																		
1.	<p>(क).अपफ्रेंट प्रशुल्क दिशानिर्देश 2008 का अनुलग्नक-V- 2.0 कुल राजस्व अपेक्षा के विभाजन के मानक निर्धारण करता है जिसे नीचे उद्धरत किया जाता है:</p> <p>इन दिशानिर्देशों के अनुसार नियत कुल अपेक्षा को निम्न प्रकार से उक्त मुख्य प्रशुल्क गुपों में विभाजित किया जायेगा और एकल प्रशुल्क मदों के लिए दरों, प्रत्येक गुप के अंतर्गत, का निर्धारण होगा।</p> <table><tr><th>प्रशुल्क वर्ग</th><th>आबंटित राजस्व प्रतिशत</th><th>कुल का</th></tr><tr><td>कार्गो प्रहस्तन</td><td>90</td><td></td></tr><tr><td>भंडारण प्रभार</td><td>5</td><td></td></tr><tr><td>विविध प्रभार</td><td>5</td><td></td></tr></table> <p>(ख). इसके अतिरिक्त, प्रशुल्क आदेश 2009 का बिंदु संख्या.10(viii)(ख) पुनरुद्धरित किया जाता है:</p> <p>“वीपीटी द्वारा स्पष्ट की गई स्थिति को देखते हुए यह प्राधिकरण, पत्तन द्वारा यथाप्रस्तावित तीनों प्रशुल्क शीर्षों के बीच कुल राजस्व अपेक्षा का संविभाजन स्वीकार करता है। इस प्राधिकरण द्वारा आकलित संशोधित अपेक्षा के आधार पर, प्रहस्तन प्रभारों को विभाजित राजस्व अपेक्षा 2571 लाख रु. भंडारण प्रभार से 54 लाख रु. और विविध प्रभारों के लिए 54 लाख रु. होता है।</p> <p>(ग). उक्त को देखत हुए, प्राधिकरण और वीवीटी ने इस सोपाधिकता की पुष्टि की है कि भंडारण प्रभार और विविध प्रभार को विभाजित राजस्व अपेक्षा समान है।</p> <p>(घ). इसके अतिरिक्त, डब्ल्यूक्यूएमपीएल प्रशुल्क आदेश 2009 के अनुलग्नक- IV के बिंदु 4 और 5 की ओर आकर्षित किया जाता है जिसे नीचे पुनरुद्धरित किया जाता है:-</p> <p>4. भंडारण प्रभार प्रति टन प्रति दिन:</p> <p>स्वीकृत निःशुल्क अवधि के बाद स्टेकयार्ड में भंडारित कार्गो के लिए भंडारण प्रभार निम्नवत् होंगे:-</p> <p>(क).निःशुल्क अवधि:</p> <p>आयात कार्गो 5 दिन निःशुल्क</p> <p>निर्यात कार्गो 15 दिन निःशुल्क</p> <p>(ख). निःशुल्क अवधि के पश्चात् भंडारण प्रभार (प्रति टन प्रति दिन)</p> <table><tr><th>विवरण</th><th>दर रुपयों में प्रति टन प्रतिदिन</th></tr><tr><td>निःशुल्क अवधि की समाप्ति के पश्चात् प्रथम</td><td>रु. 8.60</td></tr></table>	प्रशुल्क वर्ग	आबंटित राजस्व प्रतिशत	कुल का	कार्गो प्रहस्तन	90		भंडारण प्रभार	5		विविध प्रभार	5		विवरण	दर रुपयों में प्रति टन प्रतिदिन	निःशुल्क अवधि की समाप्ति के पश्चात् प्रथम	रु. 8.60	---	---
प्रशुल्क वर्ग	आबंटित राजस्व प्रतिशत	कुल का																	
कार्गो प्रहस्तन	90																		
भंडारण प्रभार	5																		
विविध प्रभार	5																		
विवरण	दर रुपयों में प्रति टन प्रतिदिन																		
निःशुल्क अवधि की समाप्ति के पश्चात् प्रथम	रु. 8.60																		

	<table><tr><td>सप्ताह</td><td></td></tr><tr><td>निःशुल्क अवधि की समाप्ति के पश्चात् दूसरा सप्ताह</td><td>रु. 12.90</td></tr><tr><td>दूसरे सप्ताह के आगे</td><td>रु. 17.20</td></tr></table> <p>टिप्पणियां:</p> <p>(i). निःशुल्क अवधि की गणना के प्रयोजन के लिए सीमाशुल्क अधिसूचित अवकाश-दिवस और टर्मिनल के गैर-प्रचालन दिवस अतिरिक्त होंगे।</p> <p>(ii). निर्यात कार्गो के लिए निःशुल्क अवधि प्रचालक के परिसर में सामानों की प्राप्ति की वास्तविक तारीख से शुरू होगी।</p> <p>(iii). निर्यात कार्गो के लिए निःशुल्क अवधि पोत से अंतिम उतराई के पूरा होने दिन के बाद वाले दिन से परिगणित होगी।</p> <p>(iv). कार्गो पर भंडारण प्रभार उस अवधि के लिए प्रोद्भूत नहीं होगा जब टर्मिनल प्रचालक अपने ऊपर आरोप्य कारणों से कार्गो की सुपुर्दगी/नौभरण की स्थिति में नहीं हो जब उपयोक्ता द्वारा अनुरोध किया जाता है।</p> <p>5. विविध प्रभार:</p> <p>रु. 2.60 प्रति टन पर्यावरण और प्रबंधन, घाट पर कार्गो की सफाई, सुरक्षा उपाय, उपाय आदि जैसी सभी विविध सेवाओं के लिए समेकित प्रभार है।</p>	सप्ताह		निःशुल्क अवधि की समाप्ति के पश्चात् दूसरा सप्ताह	रु. 12.90	दूसरे सप्ताह के आगे	रु. 17.20	---	---
सप्ताह									
निःशुल्क अवधि की समाप्ति के पश्चात् दूसरा सप्ताह	रु. 12.90								
दूसरे सप्ताह के आगे	रु. 17.20								
II.	<p>प्रशुल्क दिशानिर्देश 2008 और डब्ल्यूक्यूएमपीएल 2009 प्रशुल्क आदेश दोनों ही विविध प्रभारों और भंडारण प्रभारों से राजस्व अपेक्षा की सोपाधिकता को मान्य और स्वीकार करते हैं कि वे समान होने चाहिए। तथापि, प्रशुल्क आदेश में सोपाधिकताओं में एक स्पष्ट अशुद्धि पाई गई हैं जिसमें सुधार की आवश्यकता है। उसमें विविध प्रभारों के लिए प्रशुल्क 2.60 रु. प्रति टन है जबकि भंडारण प्रभार विचलित होकर 339.7 रु. प्रति टन पर पहुंच गया है यानी विविध प्रभारों का 130 गुना (यह मानते हुए कि कार्गो 30 दिन को अवधि के लिए भंडारित किया गया है, जो स्वीकृत ठहराव समय है)।</p>	<p>प्राधिकरण के अपफ्रंट दिशानिर्देश 2008 के अनुसार कार्यकलाप से कुल राजस्व प्रतिफल का प्रहस्तन प्रभार, भंडारण प्रभार और विविध प्रभारों से राजस्व अपेक्षा का विभाजन 90%, 5% और 5% है। तथापि, वीपीटी ने स्थानीय सीएंडफ एजेंट और पत्तन पर वास्तविक स्थिति के आधार पर 96%, 2% और 2% पर सुविचार किया है, ताकि यह सुनिश्चित किया जा सके कि ग्राही संकल्पित कुल राजस्व अपेक्षा वसूल कर सके।</p>	---						
III.	<p>इसलिए भंडारण प्रभारों के लिए प्रशुल्क वही होना चाहिए जो विविध प्रभारों के लिए है अर्थात् भंडारण प्रभारों के लिए प्रशुल्क 2.60 रु. प्रति टन है। 2008 के प्रशुल्क दिशानिर्देश कार्गो के 30% पर भंडारण प्रभार नियत करते हैं। इसलिए भंडारण प्रभार प्रति टन $(2.60 \text{ रु.} \times 100/30) = ₹ 8.67 \text{ रु.}$ प्रति टन प्रति माह होना चाहिए। 35.08% के उस वृद्धि कारक के लागू करने के पश्चात् चालू वर्ष के लिए भंडारण प्रभार के लिए प्रशुल्क $(₹ 8.67 \text{ रु.} + 35.08\%) = ₹ 11.71 \text{ रु.}$ प्रति</p>	<p>तदनुसार भंडारण प्रभार और विविध प्रभारों की राजस्व अपेक्षा को 0.54 करोड़ और विविध कार्यकलापों के प्रति टन प्रभार के परिकलन का आधार समान नहीं है। इसलिए प्रति</p>	---						

	<p>टन प्रति माह बनता है।</p> <p>निष्कर्ष:</p> <p>इसलिए प्राधिकरण से अनुरोध है कि वह शुद्धि सुधार आदेश द्वारा बर्थ किराया प्रभागों और भंडाण प्रभागों के प्रशुल्क कैप्स में घटौती को तत्काल निम्नवत् अधिसूचित करे, जिसके न होने पर डब्ल्यूक्यूएमपीएल के साथ घोर अन्यय और प्रवाग्रह तथा गंभीर कठिनाई झेलनी पड़ सकती है।</p> <p>बर्थ किराया प्रभाग:</p> <table><tr><th>क्र.सं.</th><th>विवरण</th><th>वर्तमान</th><th>शुद्धिकृत</th></tr><tr><td>1.</td><td>विदेशगामी पोत (दर प्रति जीआरटी प्रति घंटा) रु. में (वृद्धि सहित)</td><td>₹1.03</td><td>₹0.50</td></tr><tr><td>2.</td><td>तटीय पोत (दर प्रति जीआरटी प्रति घंटा) रु. में (वृद्धि सहित)</td><td>₹0.62</td><td>₹0.30</td></tr></table> <p>भंडारण प्रभाग:</p> <table><tr><th>विवरण</th><th>वर्तमान (प्रति टन/प्रति दिन)</th><th>शुद्धिकृत (प्रति टन/प्रति दिन)</th></tr><tr><td>निःशुल्क अवधि की समाप्ति के पश्चात् प्रथम सप्ताह</td><td>₹8.60</td><td>₹0.30</td></tr><tr><td>निःशुल्क अवधि की समाप्ति के पश्चात् दूसरा सप्ताह</td><td>₹12.90</td><td>₹0.45</td></tr><tr><td>दूसरे सप्ताह के आगे</td><td>₹17.20</td><td>₹0.60</td></tr></table>	क्र.सं.	विवरण	वर्तमान	शुद्धिकृत	1.	विदेशगामी पोत (दर प्रति जीआरटी प्रति घंटा) रु. में (वृद्धि सहित)	₹1.03	₹0.50	2.	तटीय पोत (दर प्रति जीआरटी प्रति घंटा) रु. में (वृद्धि सहित)	₹0.62	₹0.30	विवरण	वर्तमान (प्रति टन/प्रति दिन)	शुद्धिकृत (प्रति टन/प्रति दिन)	निःशुल्क अवधि की समाप्ति के पश्चात् प्रथम सप्ताह	₹8.60	₹0.30	निःशुल्क अवधि की समाप्ति के पश्चात् दूसरा सप्ताह	₹12.90	₹0.45	दूसरे सप्ताह के आगे	₹17.20	₹0.60	<p>टन भंडारण प्रभाग और प्रति टन विविध प्रभाग समान नहीं हो सकता यद्यपि दोनों ही कार्यकलापों के लिए राजस्व अपेक्षा समान रहती है अर्थात् 0.54 करोड़ रु.।</p> <p>इस प्रकार मैसर्ज डब्ल्यूक्यूएमपीएल की तर्क कि सोपाधिकता के रूप में भंडारण प्रभाग और विविध प्रभाग प्रति टन समान होने चाहिए मान्य नहीं है।</p>	---
क्र.सं.	विवरण	वर्तमान	शुद्धिकृत																								
1.	विदेशगामी पोत (दर प्रति जीआरटी प्रति घंटा) रु. में (वृद्धि सहित)	₹1.03	₹0.50																								
2.	तटीय पोत (दर प्रति जीआरटी प्रति घंटा) रु. में (वृद्धि सहित)	₹0.62	₹0.30																								
विवरण	वर्तमान (प्रति टन/प्रति दिन)	शुद्धिकृत (प्रति टन/प्रति दिन)																									
निःशुल्क अवधि की समाप्ति के पश्चात् प्रथम सप्ताह	₹8.60	₹0.30																									
निःशुल्क अवधि की समाप्ति के पश्चात् दूसरा सप्ताह	₹12.90	₹0.45																									
दूसरे सप्ताह के आगे	₹17.20	₹0.60																									
क्र.सं.	डब्ल्यूक्यूएमपीएल ने अपने 30 जून, 2017 के अभ्यावेदन में उठाये गए मुद्दे																										
1.	डब्ल्यूक्यूएमपीएल ने अपने 16 जून, 2017 के अभ्यावेदन के हवाले से प्राधिकरण से अनुरोध है किया है कि वह शुद्धि सुधार आदेश द्वारा बर्थ किराया प्रभागों और भंडाण प्रभागों के प्रशुल्क कैप्स में घटौती को तत्काल अधिसूचित करे।	वीपीटी द्वारा कोई टिप्पणी नहीं	---																								

6.3. वीपीटी ने, डब्ल्यूक्यूएमपीएल के अभ्यावेदन पर अपनी टिप्पणियां भेजते समय, डब्ल्यूक्यूएमपीएल के 6 जुलाई, 2017 के पत्र पर भी अभियुक्तियां भेजी हैं जो डब्ल्यूक्यूएमपीएल द्वारा अतिरिक्त कार्गो प्रहस्तन की अनुमति देने के अनुरोध से संबंधित है।

डब्ल्यूक्यूएमपीएल ने 13 मार्च, 2018 के अपने पत्र के द्वारा उस पर अपनी टिप्पणियां भेजी है। माननीय उच्च न्यायालय के आदेश डब्ल्यूक्यूएमपीएल के 16 जून, 2017 और 30 जून 2017 के अभ्यावेदनों पर सुविचार करने से संबंधित है जो भंडारण प्रभार और बर्थ किराया प्रभारों की समीक्षा से संबंधित है। निर्देशों में अतिरिक्त कार्यों के प्रहस्तन के बारे में 6 जुलाई, 2017 के पत्र में डब्ल्यूक्यूएमपीएल के 6 जुलाई 2017 के पत्र पर वीपीटी की अभियुक्तियों और उन पर डब्ल्यूक्यूएमपीएल की टिप्पणियां उस आदेश का भाग नहीं हो सकती।

7.1. यहां यह उल्लेख करना समीचीन होगा कि याचिकाकर्ता द्वारा रिट याचिका दायर करने से पूर्व भी 12 फरवरी 2009 के आदेश में इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित बर्थिंग सेवाओं और भंडारण प्रभारों के अपफ्रंट में कटौती के लिए डब्ल्यूक्यूएमपीएल के 16 जून, 2017 के अभ्यावेदन को वीपीटी को इस अनुरोध के साथ भेजा गया था वह डब्ल्यूक्यूएमपीएल के अभ्यावेदन पर अपनी टिप्पणियां दें। तथापि, तब हमें वीपीटी की ओर से कोई टिप्पणियां प्राप्त नहीं हुई थीं और इसलिए डब्ल्यूक्यूएमपीएल के अभ्यावेदन को वीपीटी से टिप्पणियों के अभाव में तब आगे संसाधित नहीं किया जा सका था। अब माननीय न्यायाधीश के 14 दिसंबर, 2017 के निदेश इस प्राधिकरण पर बाध्यकर हैं। साथ ही, महापत्तन न्यास अधिनियम 1963 की धारा 111 के अंतर्गत एमओएस द्वारा जारी अपफ्रंट प्रशुल्क दिशानिर्देश 2008 के अनुपालन में डब्ल्यूक्यू-6 बर्थ के लिए प्राधिकरण द्वारा भंडारण प्रभार और बर्थ किराया प्रभारों सहित अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारित किये गए हैं। प्रशुल्क दिशानिर्देश, 2008 के खंड 2.8 के अनुसार, अपफ्रंट निर्धारित प्रशुल्क कैप्स 30 वर्ष की संपूर्ण परियोजना अवधि में केवल सूचकांकन के अधीन होंगे। अपफ्रंट प्रशुल्क दिशानिर्देश 2008, परियोजना अवधि के दौरान प्राधिकरण द्वारा निर्धारित अपफ्रंट प्रशुल्क संशोधन के दायरे से बाहर होते हैं। महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 की धारा 111 के अंतर्गत प्राधिकरण द्वारा जारी 2008 के दिशानिर्देश प्राधिकरण पर भी बाध्यकारी है।

7.2. उक्त स्थिति को देखते हुए, पोत परिवहन मंत्रालय (एमओएस) से 22 दिसंबर, 2017 और उसके बाद 16 जनवरी, 2018 के अनुस्मारक द्वारा इस मामले में की जाने वाली आगे की कार्रवाई संबंधी अनुरोध किया गया था ताकि हम आगे और कार्रवाई करने में सक्षम हो सकें।

7.3. इस संबंध में, एमओएस ने अपने 30 जनवरी, 2018 के पत्र संख्या 8 (4)/2015-टीएएमपी के साथ 25 जनवरी 2018 के का.जा. संख्या पीडी- 1902/2/2018-पीडी-V की प्रति भेजी। उक्त कार्यालय ज्ञापन में, एमओएस ने बताया है कि इस प्राधिकरण को डब्ल्यूक्यूएमपीएल के 16 जून, 2017 और 30 जून 2017 के अभ्यावेदनों का विधिवत् निपटान नहीं किया गया। वीपीटी ने अब 18 जनवरी, 2018 के पत्र के द्वारा अपनी टिप्पणियां प्रस्तुत की हैं। एमओएस ने इस प्राधिकरण को मैसर्स डब्ल्यूक्यूएमपीएल की याचिका का निपटान वीपीटी से प्राप्त टिप्पणियों और माननीय उच्च न्यायालय के निर्देशों के अनुसार करने का अनुरोध किया है। एमओएस ने इस प्राधिकरण को यह अनुरोध भी किया है कि विचारधीन रिट याचिका में न तो सरकार की नीति को चुनौती दी गई है और न ही न्यायालय ने इस प्रभाव का कोई आदेश पारित किया गया है।

8. इस मामले में वीपीटी के परिसर में 5 फरवरी, 2018 को एक संयुक्त सुनवाई का आयोजन किया गया। संयुक्त सुनवाई में वीपीटी और डब्ल्यूक्यूएमपीएल ने निम्नलिखित निवेदन रखें:

विशाखापट्टणम पत्तन न्यास

- (i). रियायत करार के किस उपबंध के अंतर्गत भंडारण प्रभार और बर्थ किराया प्रभार में यह संशोधन चाहा गया है?
- (ii). पोतों के आकार में परिवर्तन एक व्यापार जोखिम है। बोली-पूर्व चरण में उल्लेख किया गया होता तो इसका सुधार किया जा सकता था।
- (iii). अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारित करके बोली पूर्व अल्प सूचीकृत बोली दाताओं को सूचित किया जाता है। प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित अपफ्रंट प्रशुल्क के आधार पर बोली दाता बोली लगाते हैं।
- (iv). सीए के खंड 9.1 में उल्लिखित प्रकाश व्यवस्था, सड़कें, मल-निकासी आदि पर कुल लाख हो सकते हैं। उसी खंड में तलकपर्षण भी आता है।
- (v). ऐसा प्रतीत होता है कि डब्ल्यूक्यूएमपीएल ने अपने परिकलन में पोत के उच्चतम जीआरटी पर सुविचार कर लिया है।

[डब्ल्यूक्यूएमपीएल, सीईओ: हमने संशोधित बर्थ किराया परिकलन में औसत जीआरटी पर सुविचार किया है। हमने उच्चतम जीआरटी पर विचार नहीं किया। प्रहस्तित सबसे बड़ा पोत 225 मीटर लंबा था। हमने 35,000 से 40,000 जीआरटी के पोतों को प्रहस्तित किया है।]

- (vi). वीपीटी द्वारा प्राधिकरण को प्रस्तुत बर्थ किराया परिकलन में कोई गलती नहीं है। यह केवल संकल्पनात्मक व्याख्या की अशुद्धि है।
- (vii). फरवरी 2009 के प्राधिकरण के आदेश के पैरा 10 (vi) (क) का अंतिम पैरा बताता है कि हालांकि पत्तन ने इस भुगतान को अपफ्रंट शुल्क के रूप में उल्लिखित किया है, परंतु यह स्वीकार करना होगा कि यह प्रचालक को उपलब्ध कराए गए निर्मित बर्थ का हिस्सा है जिसके निर्माण के लिए प्रचालक से इतर किसी और ने खर्च किया है। वर्तमान मामले में, चूंकि

बर्थ किराया प्रचालक द्वारा वसूल किया जाएगा, इसलिए बर्थ की कुल लागत पर विचार करना तर्कसंगत है जिसमें बर्थ लागत के हिस्से के रूप में वीपीटी को देय रु. 10.51 करोड़ शामिल है।

- (viii). हमने अपना परिकलन स्वयं किया है। हमारे परिकलन के अनुसार, यदि वीपीटी द्वारा उपलब्ध कराई गई 40 मीटर निर्मित खर्च डब्ल्यूक्यूएमपीएल ने स्वयं निर्मित करवाई होती तो लागत लगभग 10 करोड़ रु. के करीब ही होती। हम अपना परिकलन प्राधिकरण और डब्ल्यूक्यूएमपीएल के साथ बांट लेंगे।
- (ix). फरवरी, 2009 में प्राधिकरण द्वारा अपफ्रंट प्रशुल्क की अधिसूचना के पश्चात् विकास सलाहकार ने पत्तन का दौरा किया। विकास सलाहकार ने किए जाने वाले निकर्षण को ध्यान में रखकर डब्ल्यूक्यू-7 की 40 मीटर लंबाई को निर्धारित करने और इसे डब्ल्यूक्यू-6 के एक भाग के रूप में पुनर्निर्मित करने का सुझाव दिया। इसलिये हमने प्राधिकरण के पास अपफ्रंट प्रशुल्क को 10 करोड़ रु. से घटाकर 6.80 करोड़ रु. करने का प्रस्ताव किया हमने जुलाई 2009 में प्राधिकरण को दी गई संशोधित गणना में संशोधित अपफ्रंट लागत 6.80 करोड़ रु. की है। जुलाई 2009 में वीपीटी द्वारा प्राधिकरण को दी गई संशोधित गणना के अनुसार बर्थ किराया फरवरी 2009 आदेश में प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित 0.76 पैसे प्रति जीआरटी प्रति घंटा के स्थान पर 0.77 पैसे प्रति जीआरटी प्रति घंटा निकलता है। हमने परीक्षण करने पर बाद में अपना प्रस्ताव वापस ले लिया।
- (x). डब्ल्यूक्यू-6 की बर्थ लंबाई 255 मीटर है। वीपीटी ने उस पोत की अधिकतम जीआरटी पर सुविचार किया है जो 255 मीटर बर्थ लंबाई पर एक समय में प्रहस्त किया जा सकेगा।
- (xi). अधिसूचित भंडारण प्रभार में एक छोटी सी गलती हो गई। अनुमोदित भंडारण प्रभारों को 7 दिन से भाग किया जाना चाहिए था अर्थात् प्रथम स्लैब के लिए 8.61 रु./टन/दिन को 7 से भाग देने पर प्रति टन प्रति दिन की दर निकलती।
[डब्ल्यूक्यूएमपीएल: यदि इसे 7 से भाग दें तो यह समस्या का 1/7 हल कर देता।]
- (xii). हमने अपने प्रस्ताव में 8 रु./टन/सप्ताह प्रस्तावित किया था। परंतु प्राधिकरण ने इसे 8.61 रु./टन/दिन अधिसूचित कर दिया।
- (xiii). ईक्यू-1 और ईक्यू-1क बर्थों के भंडारण प्रभार निकालने के लिए वीपीटी द्वारा निकाले गए भंडारण प्रभार को दिनों की संख्या से विभक्त किया गया है। डब्ल्यूक्यू-6 बर्थ के भंडारण प्रभार निकालते समय ऐसा नहीं हो सका।
- (xiv). रियायत करार अनुबद्ध करता है कि रियायत प्राधिकारी से अथवा किसी सरकार से ग्राही किसी राहत की मांग नहीं करेगा सिवा करार में अभिव्यक्त उपबंधों के। सीए के अनुसार ग्राही ने जोखिम और अपर्याप्तता, तथ्यों में गलती अथवा अशुद्धियों, संकल्पनाओं अथवा प्राधिकरण द्वारा जारी प्रशुल्क आदेशों के प्रक्षेपण को अभिस्वीकृत और स्वीकार किया है।
[यह दलील अध्यक्ष वीपीटी को स्वीकार्य नहीं थी।]
- (xv). भंडारण प्रभार की गणना में कुछ गलती है।
- (xvi). पोत के आकार में परिवर्तन व्यापार जोखिम है। इसके अतिरिक्त, परियोजना के 30 वर्षों में कुछ अनिश्चितताएं हो सकती हैं।
- (xvii). यदि डब्ल्यूक्यूएमपीएल का प्रतिनिधित्व करने वाले बोलीकर्ता ने बोलीपूर्व चरण में अपनी चिंता बताई होती, तो हम पोत के आकार को बढ़ाने का पूर्वानुमान लगा सकते थे। न तो डब्ल्यूक्यूएमपीएल ने आपत्ति की और न ही वीपीटी ने यह महसूस किया कि 2 मिलियन टन प्रति वर्ष क्षमता कम है।
- (xviii). भंडारण प्रभार एक बड़ा मुद्दा है इसके हल के लिए सरकार के स्तर पर विचार किया जा रहा है ताकि भंडारण प्रभारों को युक्तियुक्त बनाया जा सके। यदि परिकलन संबंधी कोई त्रुटि है तो हम प्राधिकरण से अनुरोध कर सकते हैं कि उसमें सुधार कर दे। व्यापार में, परियोजना अवधि के दौरान बहुत से परिवर्तन हो सकते हैं। व्यापारिक परिदृश्य में परिवर्तन के कारण रियायत करार मध्यावधि समीक्षा की इजाजत नहीं देता।
- (xix). डब्ल्यूक्यू-7 के परिचालित होने पर, डब्ल्यूक्यू-6 में ऐसे बड़े आकार के पोत को प्रहस्त करने की सुविधा नहीं होगी।

वैस्ट क्वे मल्टीपोर्ट प्राइवेट लिमिटेड

- (i). हमारे मामले में, वीपीटी बर्थों और वीपीटी में परिचालित विजाग सीपोर्ट प्रा.लि., अडानी विजाग कोक टर्मिनल प्राइवेट लि., विजाग जनरल कार्गो बर्थ प्रा.लि. जैसे वीओटी टर्मिनल प्रचालकों की तुलना में बर्थ किराया और भंडारण प्रभार अत्यधिक ऊंचे हैं।

- (ii). हमने अपफ्रंट प्रशुल्क दिशानिर्देश 2008 का अध्ययन किया है। हम महसूस करते हैं कि दिशानिर्देश सही तरह से प्रयोग में लाये गए हैं।
- (iii). दिशानिर्देशों के अनुसार, अपफ्रंट बर्थ किराये में सुविचार की जाने वाली पूंजीगत बर्थ लागत में बर्थ के निर्माण की लागत और बर्थ के साथ किये जाने वाले निकर्षण की लागत यदि कोई है, शामिल होती है।
- (iv). वीपीटी में डब्ल्यूक्यू 6 बर्थ के लिए बर्थ की पूंजीगत लागत में, प्राधिकरण ने वीपीटी द्वारा निर्मित 40 मीटर लंबी बर्थ की लागत में 10.51 करोड़ रु. की अधिक राशि पर सुविचार किया है। यह 10.51 करोड़ रु. वीपीटी द्वारा निर्मित 40 मीटर लंबी बर्थ के लिए वीपीटी को भुगतान योग्य अपफ्रंट शुल्क के साथ में जोड़े गए हैं।
- (v). रियायत करार के अनुसार, अनुच्छेद 9 खंड 9.1 ग्राही द्वारा प्रकाश व्यवस्था, सड़कें, नाले, पुलियां, तलकपर्षण आदि और अवसंरचना विकास पर व्यय की जाने वाली राशि के लिए रियायत प्राधिकारी द्वारा उपलब्ध कराए गए अपफ्रंट शुल्क के रूप में 68 मिलियन रु. दिए हैं। उक्त खंड में यह उल्लेख नहीं है कि रियायत प्राधिकारी को बर्थ निर्माण लागत का भुगतान भी किया जाना होगा।
- (vi). हमारे पास हमारे टर्मिनल के भीतर कोई सड़क, निकास आदि नहीं है। यह वीपीटी को एक बार किया जाने वाला भुगतान है।
- (vii). इसके अतिरिक्त, अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण के समय सुविचारित पोतों का जीआरटी इस्पात के लिए 11300 टन, सीपी कोक के लिए 18550 टन, लैम कोक के लिए 29000 टन, ग्रेनाइट के लिए 15000 टन पर सुविचार किया गया था। इस समय डब्ल्यूक्यू 6 बर्थ में आने वाले पोत बड़े आकार के होते हैं। डब्ल्यूक्यू 6 बर्थ में बर्थ करने वाले पोतों का आकार स्टील के लिए 28,863 टन, सीपी कोक के लिए 32058 टन, लैम कोक के लिए 38,207 टन और ग्रेनाइट के 19,258 टन होता है।
- (viii). अब चूंकि वास्तविक जीआरटी ऊंचा है, उसी पोत को वर्तमान अनुमोदित दरों पर अधिक राशि का भुगतान करना पड़ता है।
- (ix). डब्ल्यूक्यू-6 बर्थ पर आने वाले पोतों की औसत जीआरटी के आधार पर, हमारे परिकलन के अनुसार कुल जीआरटी घंटे 22,97,98,992 जीआरटी बर्थ घंटे बनते हैं जबकि अपफ्रंट बर्थ किराया परिकलन में सुविचारित 14,09,62,800 जीआरटी बर्थ घंटे है।
- (x). उपरोक्त के फलस्वरूप, हमने बर्थ किराया प्रभारों की पुनर्गणना की है और उसे हमने 16 जून 2017 के अभ्यावेदन में दिया है। प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित 0.67 रु./जीआरटी/घंटा और 0.46/जीआरटी/घंटा के स्थान पर सुधारा गया बर्थ किराया 0.37 रु./जीआरटी/घंटा विदेशगामी पोतों के लिए और 0.22 रु./जीआरटी/घंटा तटीय पोतों के लिए निकलता है।
- (xi). बर्थ किराये में असंगति को ठीक किया जाए वर्ना व्यापार निकटवर्ती पत्तनों पर चला जायेगा।
- (xii). बर्थ के आर-पार 50 मीटर तक निकर्षण हमने कराया है।
- (xiii). जहां तक भंडारण प्रभार का संबंध है, अपफ्रंट प्रशुल्क दिशानिर्देश 2008 के अनुसार, कुल एआरआर को कार्गो प्रहस्तन, भंडारण प्रभार और विविध सेवाओं में 90:5:5 के अनुपात में विभाजित किया जाता है ताकि इन सेवाओं का अपफ्रंट प्रशुल्क निकाला जा सके।
- (xiv). उक्त दिशानिर्देशों के प्रति, वीपीटी कार्गो प्रहस्तन भंडारण और विविध सेवाओं का अपफ्रंट प्रशुल्क निकालने के लिए इन सेवाओं को 96:2:2 के अनुपात में विभाजित किया है।
- (xv). चूंकि भंडारण प्रभार और विविध सेवाओं के लिए एआरआर का संविभाजन समान हैं, विविध प्रभार और भंडारण प्रभार समान होने चाहिए।
- (xvi). विविध प्रभार 2.60 रु.प्रति टन निर्धारित हैं।
- (xvii). जहां तक भंडारण प्रभार का संबंध है, आयात के लिए 5 दिन के निःशुल्क दिवस और निर्यात कार्गो के लिए 15 दिन निःशुल्क दिवस निर्धारित हैं। निःशुल्क अवधि से इतर, भंडारण प्रभार निःशुल्क अवधि के पश्चात् पहले सप्ताह के लिए 8.60 रु./टन/ दिन, 12.90 रु./टन/दिन और 17.20 रु./टन/प्रति दिन के लिए क्रमशः दूसरे और तीसरे स्लैब के लिए है। निर्धारित भंडारण प्रभार विविध प्रभारों के समान नहीं हैं।
- (xviii). भंडारण प्रभार 339.70 रु. प्रति टन प्रति माह बनते हैं। अत्यधिक भंडारण प्रभार के कारण कोई कार्गो भंडारण यार्ड में नहीं आता।

- (xix). हमने कुल परिकलन किये हैं। भंडारण प्रभार 8.67 रु./टन/माह होना चाहिए।
- (xx). संक्षेप में, यदि वर्तमान प्रवृत्ति के अनुसार पूंजीगत लागत और पोत के जीआरटी में अशुद्धि पर सुविचार किया जाता है और प्राधिकरण द्वारा अपनायी गई प्रणाली के अपनाये जाने पर डब्ल्यूक्यूएमपीएल के नाम से अधिसूचित 2015 के प्रशुल्क आदेश में 35.08% की वृद्धि दर लागू करने के पश्चात् बर्थ किराया 0.50 रु./जीआरटी विदेशगामी पोत के लिए और 030/जीआरटी तटीय पोत के लिए निकलता है।
- (xxi). हम जानते हैं कि भंडारण मुद्दे पर एक अलग फोरम विचार कर रहा है। हम चाहते हैं कि हमारे मामले में भी अलग से विचार किया जाए।

9.1. संयुक्त सुनवाई में, डब्ल्यूक्यूएमपीएल इस प्राधिकरण द्वारा मांगी गई सूचना देने को सहमत हुआ। तदनुसार, जैसा संयुक्त सुनवाई में सहमति बनी, डब्ल्यूक्यूएमपीएल को हमारे 15 फरवरी, 2018 के पत्र के द्वारा कुछ मुद्दों पर दस्तावेज/सूचना/स्पष्टीकरण देने का अनुरोध किया गया।

9.2. डब्ल्यूक्यूएमपीएल ने अपने 20 फरवरी 2018 के पत्र के द्वारा सूचित किया कि डब्ल्यूक्यूएमपीएल दस्तावेज/सूचना एकत्र करने की प्रक्रिया में है और अनुरोध किया कि वह उसे पत्र के रूप में यथाशीघ्र प्राधिकरण को भेज देगा। डब्ल्यूक्यूएमपीएल ने माननीय हैदराबाद उच्च न्यायालय के आदेश का भी हवाला दिया और बताया कि अनुबद्ध समय सीमा में अभ्यावेदनों के निपटान में प्राधिकरण की ओर से विलंब की वजह से डब्ल्यूक्यूएमपीएल के हित में अन्यथा प्रतिकूल प्रभाव डाला है।

9.3. प्रत्युत्तर में, हमने अपने 28 फरवरी, 2018 के पत्र में डब्ल्यूक्यूएमपीएल के नोटिस पर माननीय उच्च न्यायालय के निदेशों के अनुपालन में हमारे द्वारा उठाये गए कदमों के बारे में सूचित किया और बताया कि वीपीटी के साथ परामर्शी प्रक्रिया आरंभ करना, माननीय उच्च न्यायालय के निदेशों के अनुपालन में डब्ल्यूक्यूएमपीएल और वीपीटी को सुनवाई का अवसर देने के लिए 5 फरवरी, 2018 को संयुक्त सुनवाई का आयोजन किया गया। संयुक्त सुनवाई में डब्ल्यूक्यूएमपीएल ने हमारे द्वारा मांगी गई भेजने स्वीकार किया था। तदनुसार, डब्ल्यूक्यूएमपीएल से हमारे 15 फरवरी 2018 के पत्र के द्वारा सूचना/स्पष्टीकरण 20 फरवरी, 2018 तक भेजने का अनुरोध किया गया। डब्ल्यूक्यूएमपीएल का उत्तर इस समय तक प्रतीक्षित था। इसके अतिरिक्त, संयुक्त सुनवाई में डब्ल्यूक्यूएमपीएल के लिखित निवेदनों पर वीपीटी का प्रत्युत्तर भी उस समय तक प्रतीक्षित था। इस प्रकार, संबंधित पक्षों द्वारा अर्थात् डब्ल्यूक्यूएमपीएल और वीपीटी की इस प्राधिकरण के समक्ष दलीलें अभी पूरी नहीं हुई हैं। अतः डब्ल्यूक्यूएमपीएल के ध्यान में यह लाया जाता है कि अभ्यावेदन के निपटान में इस प्राधिकरण की ओर से विलंब का प्रश्न नहीं उठता। डब्ल्यूक्यूएमपीएल को सहयोग करने का अनुरोध किया गया और कहा गया कि हमें मामले में आगे बढ़ने के लिए वांछित सूचना तत्काल भेजने का कष्ट करें। इसके पश्चात् 13 मार्च 2018 को फिर से अनुस्मारक भेजा गया। डब्ल्यूक्यूएमपीएल को उत्तर तीव्रता से देने का अनुरोध किया गया क्योंकि मामले माननीय उच्च न्यायालय के निदेशानुसार समयबद्ध ढंग से निपटाया जाना है।

9.4. इस पृष्ठभूमि में, डब्ल्यूक्यूएमपीएल ने 13 मार्च, 2018 के पत्र के द्वारा सूचना/स्पष्टीकरण भेजे। हमारे द्वारा मांगी गई सूचना और उस पर डब्ल्यूक्यूएमपीएल द्वारा दिये गये उत्तर का सारांश नीचे सारणीबद्ध किया जाता है:-

क्र.सं.	हमारे द्वारा 15 फरवरी, 2018 के पत्र के द्वारा मांगी गई सूचना/स्पष्टीकरण	डब्ल्यूक्यूएमपीएल से उनके 13 मार्च, 2018 के पत्र के द्वारा दिया गया उत्तर
क.	संयुक्त सुनवाई में, डब्ल्यूक्यूएमपीएल प्राधिकरण द्वारा मांगी गई सूचना देने को सहमत हो गया था। तदनुसार, डब्ल्यूक्यूएमपीएल को निम्नलिखित मुद्दों पर तत्काल सूचना/स्पष्टीकरण भेजने का अनुरोध किया जाता है।	
(i).	परिचालन आरंभ होने की तारीख से लेखापरीक्षित वार्षिक लेखे अर्थात् वर्ष 2015-16, 2016-17 और वर्ष 2017-18 के वास्तविक अर्थात् अप्रैल 2017 से दिसंबर, 2018 तक	वर्ष 2015-16 और 2016-17 के लेखापरीक्षित लेखे प्रस्तुत हैं। वर्ष 2017-18 के वास्तविक यानी अप्रैल 2017 से दिसंबर 2017 तक भी प्रस्तुत हैं।
(ii).	डब्ल्यूक्यूएमपीएल द्वारा 16.06.2017 के अपने अभ्यावेदन में दिये गए संशोधित बर्थ किराया प्रभार	
	(क) डब्ल्यूक्यूएमपीएल द्वारा निर्मित डब्ल्यूक्यू 6 की बर्थ लंबाई।	डब्ल्यूक्यू- 6 बर्थ की डब्ल्यूक्यूएमपीएल द्वारा निर्मित लंबाई 255 मीटर है।
	(ख) डब्ल्यूक्यूएमपीएल द्वारा बर्थ संख्या डब्ल्यूक्यू-6 के निर्माण में की गई वास्तविक लागत जिसे लेखा परीक्षित लेखाओं में सकल ब्लॉक में पूंजीगत व्यय से संबद्ध किया गया है।	डब्ल्यूक्यूएमपीएल द्वारा बर्थ संख्या डब्ल्यूक्यू-6 के निर्माण में की गई वास्तविक लागत जिसे लेखा परीक्षित लेखाओं में सकल ब्लॉक में पूंजीगत व्यय से संबद्ध किया गया है। 1,98,69,01,458/-रु. है कृपया प्रदर्श-। का पृष्ठ संख्या 22 देखें (2015-2016 का लेखापरीक्षित लेखा)

<p>(ग) संयुक्त सुनवाई में वीपीटी ने बताया कि फरवरी 2009 में प्राधिकरण द्वारा अप्रफंट प्रशुल्क की अधिसूचना के पश्चात् डब्ल्यूक्यूएमपीएल द्वारा बर्थ संख्या डब्ल्यूक्यू-6 के निर्माण में की गई वास्तविक लागत जिसे लेखा परीक्षित लेखाओं में सकल ब्लॉक में पूंजीगत व्यय से संबद्ध किया गया है। इस डब्ल्यूक्यूएमपीएल को यह स्पष्ट करने का अनुरोध किया जाता है कि क्या 40 मीटर लंबी उक्त बर्थ डब्ल्यूक्यू 6 का भाग बनती है और क्या उक्त 40 मीटर बर्थ लंबाई पहले डब्ल्यूक्यू 7 का हिस्सा थी और क्या तोड़ने के बाद इसे डब्ल्यूक्यू 6 बर्थ के एक भाग के रूप में बनाया गया है? यदि हां, तो कृपया विस्तृत व्योरे के साथ उस पर हुए पूंजीगत व्यय बतायें। डब्ल्यूक्यूएमपीएल यह भी स्पष्ट करे कि उसके लिए पूंजीगत व्यय किसने खर्च किया।</p>	<p>40 मीटर बर्थ लंबाई न तोड़ी गई और न ही पुनर्निर्मित की गई।</p>																																				
<p>(घ) 27 अगस्त 2009 के आदेश संख्या टीएएमपी/39/2008-वीपीटी द्वारा अनुमोदित अप्रफंट प्रशुल्क में इस प्राधिकरण द्वारा बर्थ किराया परिकलन में औसत जीआरटी पर सुविचार किया था जो उस आदेश के अनुलग्नक-III की दो सारणियों (क) और (ख) में क्रमांक (iii) में दिये गए अनुसार वीपीटी द्वारा आकलित औसत जीआरटी पर आधारित था। संदर्भ की सहजता के लिए वीपीटी द्वारा सुविचारित औसत जीआरटी नीचे दिया जा रहा है:—</p> <table><tr><th>विवरण</th><th>यूनिट</th><th>सीपी कोक</th><th>एलएएम कोक</th><th>इस्पात</th><th>ग्रेनाइट</th></tr><tr><td>प्रति पोत औसत जीआर टी</td><td>टन</td><td>18550</td><td>29000</td><td>11300</td><td>15000</td></tr></table> <p>जैसा वीपीटी ने सूचित किया कि वर्ष 2008 में वीपीटी द्वारा प्रस्तुत अप्रफंट प्रशुल्क प्रस्ताव वर्ष 2005-06, 2006-07, और 2007-08 के दौरान दर्ज उच्चतम औसत जीआरटी पर सुविचार किया गया जो पोत आकारों में नवीनतम प्रवृत्तियां प्राप्त करने और पूर्वानुमानों पर आधारित था।</p> <p>10 जुलाई 2008 का वीपीटी का मूल प्रस्ताव जिसे टिप्पणियों के लिए प्रयोक्ताओं/प्रयोक्ता संगठनों और मैसर्स एबीजी इन्फ्रालॉजिस्टिक्स लिमिटेड (जो डब्ल्यूक्यूएमपीएल में हितधारक है) सहित भावी बोली कर्ताओं को हमारे 9 सितंबर, 2008 के पत्र संख्या टीएएमपी/39/2008-वीपीटी के द्वारा परिचालित किया गया था, जिसमें वीपीटी ने बर्थ किराया आकलन के लिए परिकलित औसत जीआरटी दिये हैं। हमने अपने रिकार्ड से देखा है कि मैसर्स एबीजी इन्फ्रालॉजिस्टिक्स लि. ने वीपीटी स्थित डब्ल्यूक्यू 6 बहुप्रयोजनीय बर्थ के लिए अप्रफंट प्रशुल्क निर्धारण के लिए इस प्राधिकरण द्वारा हितधारकों के साथ आरंभ की गई परामर्शी प्रक्रिया के दौरान बर्थ किराया परिकलन में वीपीटी द्वारा सुविचारित जीआरटी पर कोई टिप्पणी नहीं की थी। अब डब्ल्यूक्यूएमपीएल द्वारा जो सीपी कोक के लिए 32058 टन, लैम कोक के लिए 38207 टन, स्टील के लिए 28863 टन और ग्रेनाइट के लिए 19528 टन के पोतों के उच्च जीआरटी सुविचार करने का निवेदन का</p>	विवरण	यूनिट	सीपी कोक	एलएएम कोक	इस्पात	ग्रेनाइट	प्रति पोत औसत जीआर टी	टन	18550	29000	11300	15000	<p>डब्ल्यूक्यूएमपीएल सहमत है कि 2008 में वीपीटी द्वारा आकलित औसत जीआरटी पिछले वर्षों में उच्चतम रिकार्ड किये गए जीआरटी पर आधारित था। तथापि, परिचालनों के आरंभ से औसत जीआरटी प्रति पोत में असामान्य विचलन देखे गए।</p> <p>वीपीटी द्वारा प्रस्तुत और प्राधिकरण द्वारा सुविचारित औसत जीआरटी इस प्रकार है:—</p> <table><tr><th>विवरण</th><th>यूनिट</th><th>सीपी कोक</th><th>एलएएम कोक</th><th>इस्पात</th><th>ग्रेनाइट</th></tr><tr><td>प्रति पोत औसत जीआर टी</td><td>टन</td><td>18550</td><td>29000</td><td>11300</td><td>15000</td></tr></table> <p>वीपीटी द्वारा प्रस्तुत औसत जीआरटी 14,09,62,800 वार्षिक जीआरटी बर्थ घंटों के अनुकूल है। कृपया इसके साथ 12.2.2009 के प्रशुल्क आदेश के अनुलग्नक III (पृष्ठ 29) की संलग्न प्रति देखें और इस प्रदर्शनी III अंकित करें।</p> <p>उन पोतों का वास्तविक जीआरटी जो सीओडी से डब्ल्यूक्यू 6 में बर्थ किये हैं, इस प्रकार है:</p> <table><tr><th>विवरण</th><th>यूनिट</th><th>सीपी कोक</th><th>एलएएम कोक</th><th>इस्पात</th><th>ग्रेनाइट</th></tr><tr><td>प्रति पोत औसत जीआर टी</td><td>टन</td><td>32058</td><td>38027</td><td>28863</td><td>19528</td></tr></table> <p>वही परिकलन लागू करते हुए जो प्राधिकरण ने अपने 12.02.2009 के प्रशुल्क आदेश में अपनाया है, उसके अनुसार वास्तविक वार्षिक जीआरटी बर्थ घंटे 22,97,98,992 निकलते हैं।</p> <p>वास्तविक वार्षिक जीआरटी बर्थ घंटे और आकलित वार्षिक जीआरटी बर्थ घंटों में पाया गया विचलन 63% तक का है।</p>	विवरण	यूनिट	सीपी कोक	एलएएम कोक	इस्पात	ग्रेनाइट	प्रति पोत औसत जीआर टी	टन	18550	29000	11300	15000	विवरण	यूनिट	सीपी कोक	एलएएम कोक	इस्पात	ग्रेनाइट	प्रति पोत औसत जीआर टी	टन	32058	38027	28863	19528
विवरण	यूनिट	सीपी कोक	एलएएम कोक	इस्पात	ग्रेनाइट																																
प्रति पोत औसत जीआर टी	टन	18550	29000	11300	15000																																
विवरण	यूनिट	सीपी कोक	एलएएम कोक	इस्पात	ग्रेनाइट																																
प्रति पोत औसत जीआर टी	टन	18550	29000	11300	15000																																
विवरण	यूनिट	सीपी कोक	एलएएम कोक	इस्पात	ग्रेनाइट																																
प्रति पोत औसत जीआर टी	टन	32058	38027	28863	19528																																

	मुद्दा उठाया है इसे परियोजना के अपक्रंट प्रशुल्क प्रक्रिया के दौरान उठाया नहीं गया था।	$(22,97,98,992 - 14,09,62,800) \times 100 = 63\%$ $14,09,62,800$ <p>5% +/- का विचलन होना उचित माना जा सकता है परंतु यहां तक कि, विविध कर्मिष्ठता का प्रयोग करने के पश्चात् भी 63% तक का असामान्य विचलन समझ से परे है। इसलिए, यह अनिवार्य है कि ऐसे असामान्य विचलन का जो परियोजना की व्यहार्यता के लिए ही खतरा बन जाये, तत्काल सुधार किया जाना चाहिए।</p>
(iii).	डब्ल्यूक्यूएमपीएल द्वारा अपने 16.6.2017 के अभ्यावेदन में उठाया गया संशोधित भंडारण प्रभार:	
	(क) डब्ल्यूक्यूएमपीएल द्वारा अपने 16.6.2017 के अभ्यावेदन में उठाये गए संशोधित भंडारण प्रभार की विस्तृत गणना प्रथम स्लेब के लिए 0.30 रु./टन/दिन अर्थात् निर्धारित निःशुल्क अवधि की (आयात कार्गो के लिए 5 दिन और निर्यात कार्गो के लिए 15 दिन) समाप्ति के पश्चात् पहला सप्ताह, प्रस्तुत करें।	डब्ल्यूक्यूएमपीएल द्वारा अपने 16.6.2017 के अभ्यावेदन में उठाये गए संशोधित भंडारण प्रभार की विस्तृत गणना प्रस्तुत है और प्रदर्श- IV के रूप में संलग्न है। [सारणी में स्थान की कमी के कारण संशोधित भंडारण प्रभारों की विस्तृत गणना आगामी पैराओं में प्रस्तुत की जाती है।]
	(ख) डब्ल्यूक्यूएमपीएल के 16 जून, 2017 के अभ्यावेदन का पैरा ख (ii) का अंतिम वाक्य है “(मान लो कि कार्गो 30 दिन के लिए भंडारित किया जाता है जो स्वीकृत ठहराव समय है)।” इस संकल्पना का आधार स्पष्ट करें।	हम महापत्तनों पर पीपीपी परियोजनाओं की स्थापना के अपक्रंट प्रशुल्क दिशानिर्देश 2008 के अनुलग्नक- II और अनुलग्नक-III का हवाला दे रहे हैं, जो क्रमशः लौह अयस्क टर्मिनल और कोयला टर्मिनल की सेवाएं प्रदान करने के लिए अपक्रंट प्रशुल्क के निर्धारण के मानक है। दोनों अनुलग्नक-II और अनुलग्नक-III की सारणी 2 के अंतर्गत टिप्पणी 3.2, इष्टतम यार्ड क्षमता के परिकलन के मानक बताते हैं कि किसी वर्ष (टी) में प्लॉट का कारोबार अनुपात 12 है। 12 के कारोबार अनुपात को 30 दिन के ठहराव समय में परिवर्तित किया जाता है। प्रदर्श-V: महापत्तन न्यास में पीपीपी परियोजनाओं की स्थापना के अपक्रंट प्रशुल्क दिशानिर्देश 2008 का अनुलग्नक-II और अनुलग्नक-III संलग्न है।
	(ग) डब्ल्यूक्यूएमपीएल ने अपने 16.06.2017 के अभ्यावेदन में तीनों स्लेबों के लिए प्रस्तावित संशोधित भंडारण प्रभार से आकलित राजस्व की विस्तृत गणना प्रस्तुत करें और बताएं कि यह इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित अपक्रंट प्रशुल्क आदेश में 0.54 करोड़ रु. प्रति वर्ष के आकलित भंडारण एआरआर के भीतर है।	डब्ल्यूक्यूएमपीएल ने अपने 16.06.2017 में प्रस्तावित संशोधित भंडारण प्रभारों की विस्तृत गणना प्रदर्श - IV पर संलग्न है। [विस्तृत गणना अगले पैरा में दी गई है।]
	(घ). डब्ल्यूक्यूएमपीएल ने अपने 16 जून 2017 के अभ्यावेदन के पैरा ख (III) में बताया है कि 2008 दिशानिर्देश केवल 30% कार्गो भंडारण प्रभार आकर्षित करते हैं। डब्ल्यूक्यूएमपीएल नोट करे कि 2008 के प्रशुल्क दिशानिर्देश ऐसा निर्धारित नहीं करते और कि उक्त स्थिति वास्तव में ठीक नहीं है।	हम 12.02.2009 के प्रशुल्क आदेश के पैरा संख्या (viii) (घ) का हवाला दे रहे हैं जो यह बताता है:— <i>यह प्रशुल्क उस कार्गो के लिए नहीं था जो निर्धारित निःशुल्क अवधि के बाद यार्ड में रुकेगा और इस प्रशुल्क मद से राजस्व के लिए योगदान करेंगे। वीपीटी ने बाद में अपनी गणना को पुन देखा था। इसने अनुमान लगाया है कि कुल कार्गो का 30 प्रतिशत विलंबशुल्क आकर्षित करेगा और तदनुसार प्रथम सप्ताह के लिए रु. 8 प्रति टन दूसरे सप्ताह के लिए रु. 12 प्रति टन और उसके बाद रु. 16 प्रति सप्ताह पर भंडारण प्रभार प्रस्तावित किया है जिसमें राजस्व अपेक्षा की पूर्ति हो।</i> उक्त से यह स्पष्ट होता है कि केवल 30% कार्गो ही विलंब शुल्क (भंडारण प्रभार) आकर्षित करेगा। इसलिए, डब्ल्यूक्यूएमपीएल ने भी वही पद्धति अपनायी है जो प्राधिकरण ने अपने 12.02.2009 के आदेश में अपनायी है।

(ड) डब्ल्यूक्यूएमपीएल 16 जून 2017 के अभ्यावेदन के पैरा ख (III) कुछ परिकलन $(2.60 \text{ रु.} \times 100/30) = 8.67 \text{ रु.}$ प्रति टन प्रति माह दे रहा है। इस परिकलन में सुविचारित प्रत्येक प्रतिमान को उनके आधार के साथ स्पष्ट करें।	प्रदर्श-IV डब्ल्यूक्यूएमपीएल के 16.06.2017 के अभ्यावेदन में प्रस्तावित संशोधित भंडारण प्रभारों की विस्तार से गणना दी गई है।
--	--

9.5. डब्ल्यूक्यूएमपीएल द्वारा प्रदर्श- IV के रूप में प्रस्तुत संशोधित भंडारण प्रभारों की विस्तृत गणना इस प्रकार है:

संशोधित भंडारण प्रभारों की विस्तृत गणना

मुख्य विवरण			संदर्भ
वार्षिक प्रमात्रा (एमटी)	क	2,080,000	कृपया 12.02.2009 के प्रशुल्क आदेश का पैरा 10(v)(ग) पृष्ठ 16 देखें। यहां प्रदर्श-VI के रूप में संलग्न है।
मासिक प्रमात्रा (एमटी)	ख = क / 12	1,73,333	
प्रति माह भंडारण प्रभार आकर्षित करने वाली प्रमात्रा/कुल कार्गो (एमटी) का 30% प्रति माह।	ग = ख * 30%	52,000	कृपया 12.02.2009 के प्रशुल्क आदेश का पैरा 10(viii)(घ) पृष्ठ 16 देखें। यहां प्रदर्श-VI के रूप में संलग्न है।
एक वर्ष में प्लाट का कारोबार अनुपात	घ	12	महापत्तन न्यास में पीपीपी परियोजनाओं की स्थापना के अप्रकट प्रशुल्क दिशानिर्देश 2008 का अनुलग्नक-II और अनुलग्नक-III संलग्न है। (कृपया देखें प्रदर्श-V)
औसत ठहराव समय (दिनों में)	ङ	30	वर्ष में 12 महीने होते हैं, वर्ष में 12 के कारोबार अनुपात का अर्थ कि प्रत्येक बार कार्गो या यार्ड में प्रवेश करना और इसका एक माह की अवधि के भीतर अर्थात् 20 दिन पूर्णतः खाली हो जाने से है।
भंडारण से वार्षिक राजस्व अपेक्षा (रु. में)	च	5,400,000	कृपया 12.02.2009 के प्रशुल्क आदेश का पैरा 10(viii)(ख) देखें। यहां प्रदर्श-VI के रूप में संलग्न है।
मासिक राजस्व अपेक्षा (रु. में)	छ = च / 12	4,50,000	
उक्त से यह स्पष्ट है कि प्रहस्त किये जाने वाली मासिक प्रमात्रा 1,73,333 एमटी है। (ख) इसका, प्रशुल्क आदेश के अनुसार, केवल 30% भंडारण प्रभार आकर्षित करेगा यानी 52000 एमटी (ग)। इसलिए, 52000 एमटी की इस प्रमात्रा से 4,50,000 रु. प्रति माह (छ) का राजस्व होने की अपेक्षा होगी।			

प्रस्तावित भंडारण प्रशुल्क				
अवधि	दिनों की संख्या	भंडारण प्रभार आकर्षित करने वाला टन भार (एमटी)	प्रस्तावित भंडारण प्रशुल्क रु. में प्रति एमटी प्रति दिन	अवधि के लिए भंडार राजस्व (रु. में)
0-5	5	1,73,333	0	0
6-12 (निःशुल्क अवधि की समाप्ति के पश्चात् प्रथम सप्ताह)	7	52,000	0.222	80,808
13-18 (निःशुल्क अवधि की समाप्ति के पश्चात् दूसरा सप्ताह)	7	52,000	0.333	1,21,212
20-30 (दूसरे सप्ताह के बाद)	11	52,000	0.444	2,53,968
योग	30		h	4,55,988

उक्त से यह देख जा सकता है कि प्रस्तावित भंडारण प्रशुल्क पर मासिक भंडारण राजस्व (ज) भंडारण से मासिक राजस्व अपेक्षा (ख) के समान है।
 [(ज) जिसे 4,55,988 रु. को (ख) के समान सुविचारित किया जायेगा जो 4,50,000 रु. है पूर्णांकन के कारण है।]

प्राधिकरण की 08.04.2015 की अधिसूचना संख्या टीएएमपी/12/2009/विविध के अनुसार वृद्धि कारक लागू करने के पश्चात् भंडारण प्रभार			
विवरण	उक्त सरणी से प्रस्तावित भंडारण प्रभार रु. में प्रति एमटी प्रति दिन	प्राधिकरण की 08.04.2015 की अधिसूचना संख्या टीएएमपी/12/2009/विविध के अनुसार वृद्धि कारक	वृद्धि कारक विधिवत् लागू करने के पश्चात् प्रस्तावित भंडारण प्रभार रु. में प्रति एमटी प्रति दिन
निःशुल्क अवधि की समाप्ति के पश्चात् प्रथम सप्ताह	0.222	35.08%	0.30
निःशुल्क अवधि की समाप्ति के पश्चात् दूसरा सप्ताह	0.333	35.08%	0.45
दूसरे सप्ताह के बाद	0.444	35.08%	0.60

10.1. जैसा संयुक्त सुनवाई में स्वीकार किया गया था, वीपीटी को हमारे 15 फरवरी, 2018 के पत्र के द्वारा निम्नलिखित मुद्दों पर कार्रवाई करने को अनुरोध किया गया था। उसके पश्चात् 28 फरवरी, 2018 और 13 मार्च, 2018 को अनुस्मारक भी भेजे गए थे।

- (i). संयुक्त सुनवाई में, डब्ल्यूक्यूएमपीएल ने अपने लिखित निवेदन प्रस्तुत किये। डब्ल्यूक्यूएमपीएल के लिखित निवेदनों की प्रति वीपीटी को उसकी टिप्पणियों के लिए भेजी गई।
- (ii). संयुक्त सुनवाई में, वीपीटी ने स्वीकार किया कि वह भंडारण प्रभार में अपेक्षित संशोधन के लिए एक प्रस्ताव दायर करेंगे। वीपीटी को अपना प्रस्ताव, विस्तार से परिकलन सहित, 20 फरवरी, 2018 तक दायर करना था। वीपीटी द्वारा दिये जाने वाली विस्तृत गणना में वीपीटी द्वारा प्रस्तावित (किये जाने वाले) संशोधित भंडार प्रभार से अनुमानित राजस्व भी शामिल करना होगा। वीपीटी को साबित करना है कि वीपीटी द्वारा प्रस्तावित (किये जाने वाला) संशोधित भंडारण प्रभार इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित 27 अगस्त, 2009 के अप्रेंट प्रशुल्क आदेश में 0.54 करोड़ रु. का प्रति वर्ष का अनुमोदित एआरआर पूरा होगा।
- (iii). संयुक्त सुनवाई में, वीपीटी पत्तन द्वारा किये गए बर्थ किराया परिकलन को यदि डब्ल्यूक्यूएमपीएल ने 40 मीटर बर्थ का निर्माण किया होता, जो वीपीटी द्वारा डब्ल्यूक्यूएमपीएल को उपलब्ध करायी गई है, डब्ल्यूक्यूएमपीएल और प्राधिकरण से साक्षात् करने को भी सहमत हुआ था कि वीपीटी को यह सूचना प्राधिकरण और डब्ल्यूक्यूएमपीएल से 20 फरवरी 2018 तक साक्षात् करना है।

10.2. ऊपर 10.1.(i) में चर्चित कार्रवाई बिंदु के संदर्भ से वीपीटी ने अपने 26 मार्च, 2018 के पत्र के साथ डब्ल्यूक्यूएमपीएल द्वारा संयुक्त सुनवाई में दिये गए लिखित निवेदनों पर टिप्पणियां प्रस्तुत की। डब्ल्यूक्यूएमपीएल के लिखित निवेदन और उन पर वीपीटी की टिप्पणियों का सारांश नीचे सारणीबद्ध किया जाता है:

क्र.सं.	डब्ल्यूक्यूएमपीएल द्वारा किये गये लिखित निवेदन	वीपीटी द्वारा अपने 26 मार्च, 2018 के ई-मेल द्वारा भेजी गई टिप्पणियां
1.	प्राधिकरण ने प्रस्तुत दिशानिर्देश 2008 का गलत अर्थ लगाया है और 2009 के प्रशुल्क आदेश में डब्ल्यूक्यू 6 बर्थ के परिकलन और निर्धारित में गलतियां की हैं (क. बर्थ किराया प्रभार और ख. भंडारण प्रभार) जैसा नीचे स्पष्ट किया जा रहा है:	वीपीटी द्वारा कोई टिप्पणी नहीं
क.	<u>बर्थ किराया प्रभार:</u>	
(i).	प्रशुल्क आदेश 2009 के अनुलग्नक-1 के क्रमांक II (ii) (क) में प्राधिकरण ने डब्ल्यूक्यू 6 बर्थ की निर्माण लागत को गलती से 47.06 करोड़ रु. पर सुविचार किया है। प्राधिकरण ने 10.51 करोड़ रु. की अधिक राशि पर विचार किया है जो डब्ल्यूक्यूएमपीएल द्वारा व्यय किया जाना है जबकि उक्त राशि वास्तव में वीपीटी द्वारा रियायत करार की तारीख से पूर्व 40 मीटर बर्थ का निर्माण	वीपीटी ने विषयक परियोजना के अप्रेंट प्रशुल्क के निर्धारण के लिए 31.12.2008 के अपने प्रस्ताव में परियोजना के

कराया गया था। करार के परिशिष्ट 4 (परियोजना की जरूरतों) में यह उल्लेख है कि डब्ल्यूक्यूएमपीएल को 255 मीटर लंबी बर्थ की योजना, डिजाइन और निर्माण करना है और डब्ल्यूक्यू 7 के एक भाग के रूप में वीपीटी द्वारा निर्मित वर्तमान 40 मीटर लंबी बर्थ को हटाया जाना है। प्राधिकरण ने 19.10.2009 के अपने पत्र के द्वारा एक विवरण संलग्न किया है जिसमें बोली कर्ताओं द्वारा उठाये गए प्रश्न हैं जिसके क्रमांक 2 और 28 पर वीपीटी ने बताया है कि डब्ल्यूक्यू 6 बर्थ की प्रस्तावित लंबाई 255 मीटर है और वर्तमान 40 मीटर लंबाई बर्थ स्टील शीट पाइल वाल किस्म के निर्माण से निर्मित की गई है जिसे हटाया जाना है और उसका पुनर्निर्माण किया जाना है। जैसा करार में उल्लेख है, डब्ल्यूक्यूएमपीएल 40 मीटर लंबी बर्थ को हटायेंगे और डब्ल्यूक्यू 6 बर्थ को 255 मीटर लंबा निर्मित करेंगे। 10.51 करोड़ रु. की इस राशि का वीपीटी द्वारा डब्ल्यूक्यूएमपीएल से न तो दावा किया है और न ही वसूली है। डब्ल्यूक्यू 6 बर्थ की बर्थिंग सेवाओं की सही पूंजीगत लागत 39.47 करोड़ रु. है।

[डब्ल्यूक्यूएमपीएल ने गूगल मैप की एक प्रति भी भेजी है जिसमें डब्ल्यूक्यू 7, डब्ल्यूक्यू 6 और वीपीटी द्वारा निर्मित 40 मीटर बर्थ दिखाई गई है।]

[इसने प्राधिकरण के 2009 के प्रशुल्क आदेश की प्रति भी भेजी है।]

[इसने रियायत करार के पृष्ठ संख्या 47 (खंड सं.9.1) की प्रति भी भेजी है जो डब्ल्यूक्यूएमपीएल द्वारा वीपीटी को संदेय 68.00 मिलियन रुपये की राशि दर्शाती है जो अन्य सुविधाओं जैसे प्रकाश व्यवस्था, सड़के, नाले, प्रलियां, निकर्षण आदि के लिए अपफ्रंट शुल्क के रूप में दिये जाने हैं जिन्हें वीपीटी उपलब्ध करायेगा और अवसंरचना विकास पर खर्च किये जायेंगे।

कार्यक्षेत्र के अनुरूप 255 मीटर लंबी क्वे पर सुविचार किया था जिसमें से 40 मीटर बर्थ वीपीटी द्वारा निर्मित कर ली गई थी जिसे प्रचालक को उपलब्ध कराया गया। तदनुसार 255 मीटर लंबी क्वे की लागत 47.06 करोड़ रु. है जिसका ब्यौरा नीचे दिया जाता है:—

(करोड़ रु. में)

215 मीटर लंबी बर्थ के निर्माण की लागत	36.55
वीपीटी द्वारा पहले से विकसित 40 मीटर बर्थ और अवसंरचना की लागत	10.51
योग	47.06

प्राधिकरण ने 255 मीटर बर्थ की निर्माण की लागत 47.06 करोड़ रु. और बर्थ के साथ-साथ निकर्षण की लागत के 2.92 करोड़ रु. पर विचार किया है जो “बर्थिंग सेवाओं” के अंतर्गत कुल मिलाकर 49.98 करोड़ रु. बनते हैं और बर्थ किराया निर्धारण करते हैं। यह स्थिति प्राधिकरण की 23.02.2009 की अधिसूचना के पैरा “10 (vi) पूंजीगत लागत में स्पष्ट रूप से बतायी गई है।

प्राधिकरण द्वारा अपफ्रंट प्रशुल्क का अधिसूचना के पश्चात् पोत परिवहन मंत्रालय के विकास सलाहकार और निदेशक (इंजीरियरिंग) ने 18 मई, 2009 को परियोजना स्थल का दौरा किया और वीपीटी के अधिकारियों से चर्चा की तथा मत व्यक्त किया कि:

(क). डब्ल्यूई-7 की वर्तमान 40 मीटर लंबाई को हटा दिया जाए (जिसे धारण संरचना के बर्थ के रूप में निर्मित किया

		<p>गया था) जो अभीष्ट है, इस बात को ध्यान में रखते हुए कि बर्थ के सामने निकर्षण करने का प्रस्ताव है जो अंततः (-) 14.00 मीटर तक जायेगा।</p> <p>(ख). क्वे की वर्तमान 40 मीटर लंबाई को हटाये जाने के संबंध में प्रस्ताव में आशोधन को ध्यान में रखते हुए, जैसा कि ऊपर बताया गया है, और 40 मीटर इस लंबाई सहित डब्ल्यूक्यू- 6 का निर्माण, जैसा कि अनुमानित लागत में दर्शाया गया है, 5.10 करोड़ रु. अप्रॉफिट शुल्क को तदनुसार घटा दिया गया है और उसे पत्तन द्वारा पहले ही आरंभ किये गए परियोजना घटकों के विकास के कार्य के लिए रख लिए गए हैं।</p> <p>विकास सलाहकार, एमओएस के 20.05.2009 के पत्र की प्रति परिशिष्ट-। (क) पर संलग्न है।</p> <p>(ग). विकास सलाहकार के मतानुसार, वीपीटी ने अप्रॉफिट लागत को 10.51 करोड़ रु. से घटा कर 6.80 करोड़ रु., पूंजीगत लागत को 114.37 करोड़ रु. से 114.50 करोड़ रु. और बर्थ किराये को 0.76 पैसे से 0.77 पैसे प्रति जीआरटी प्रति घंटा कर दिया है और प्राधिकरण को 20.07.2009 के पत्र संख्या क्यूआरएनपीए/वीक्यू- 6/प्रशुल्क/2009 के द्वारा संशोधित प्रस्ताव प्रस्तुत किया है।</p> <p>(घ). प्रत्युत्तर में, प्राधिकरण ने 27.08.2009 के पत्र संख्या टीएएमपी/39/2008-वीपीटी द्वारा अन्य बातों के साथ-साथ राय दी कि वीपीटी द्वारा प्रस्तावित पूंजीगत लागत में संशोधन महत्वपूर्ण नहीं पाया गया है और वीपीटी को सुझाव दिया कि वह अप्रॉफिट बर्थ किराये में संशोधन के लिए</p>
--	--	---

		<p>उसके द्वारा दायर आवेदन पर पुनर्विचार करे।</p> <p>(ड). वीपीटी ने प्राधिकरण की राय को ध्यान में रखते हुए, 24.09.2009 के अपने पत्र संख्या क्यूआरएनपीए/वीक्यू-6/प्रशुल्क/2009 के द्वारा प्राधिकरण को अनुरोध किया कि संशोधित प्रस्ताव को वापस लिया मान लिया जाए।</p> <p>(च). इस प्रकार, <u>प्राधिकरण द्वारा अपफ्रंट बर्थ किराया प्रभारों के नियतन के लिए सुविचारित 49.98 करोड़ रु. की पूंजीगत लागत सही है।</u> तुलनात्मक अपफ्रंट लागत, तुलनात्मक पूंजीगत लागत और तुलनात्मक बर्थ किराया प्रभारों का परिकलन विवरण क्रमशः परिशिष्ट संख्या I (ग) I (घ) I (ड) पर संलग्न हैं।</p> <p>(च). सुग्राही द्वारा 6.8 करोड़ रु. के अपफ्रंट शुल्क के भुगतान का उपबंध रियायत करार के अनुच्छेद 9 के खंड 9.1 (क) के द्वारा विद्यमान है। 14 मीटर ड्राफ्ट पोतों की बर्थिंग अपेक्षाओं को पूरा करने के लिए 255 मीटर लंबी बर्थ की योजना डिजाइन और निर्माण (डब्ल्यूक्यू 7 के एक भाग के रूप में पहले से निर्मित 40 मीटर लंबी बर्थ हटाये जाने सहित) परियोजना अपेक्षाओं के अंतर्गत विद्यमान हैं जो रियायत करार के परिशिष्ट 4 में दी गई हैं।</p>
(ii).	<p>(क). प्रशुल्क दिशानिर्देश 2008 के अनुलग्नक-V का खंड 4.4, बर्थ किराया प्रभारों का परिकलन अनुबद्ध करता है और उसे नीचे उद्धृत किया जाता है:—</p> <p>“बर्थ किराया की परिगणना:</p> <p>बर्थ किराया के लिए प्रशुल्क निर्धारित करने हेतु राजस्व आवश्यकता की परिगणना की जानी होती है। राजस्व आवश्यकता प्रचालन लागत के साथ 16% आरओसीई जोड़ना है। पूंजीगत लागत में निम्नलिखित सिम्मलित किए जाएंगे:-</p> <p>(i) बर्थ निर्माण की लागत</p> <p>(ii) बर्थ के साथ-साथ किए गए निकर्षण कार्य, यदि कोई हो, की लागत।</p> <p>उपरोक्त दोनों लागतें पत्तन न्यास द्वारा प्रदत्त अनुमानों से प्राप्त की जानी है। प्रचालन लागत केवल अनुरक्षण प्रभार है जिसके लिए प्रति मानक उपरोक्त पूंजीगत लागत (ऊपर मद (i) और (ii) का 1% है।</p> <p>उपरोक्तनुसार राजस्व आवश्यकता की परिगणना करने के बाद प्रति जीआरटी बर्थ किराया,</p>	<p>जीआरटी से संबंधित सोपाधिकताएं:</p> <p>वीपीटी ने वर्ष 2008 में अपफ्रंट प्रशुल्क प्रस्ताव 2005-06, 2006-07 और 2007-08 के दौरान दर्ज उच्चतम औसत जीआरटी पर सुविचार करते हुए और पोत आकारों संबंधी नवीनतम प्रवृत्तियों और पूर्वानुमानों का विधिवत प्राप्त करते हुए प्रस्तुत किया</p>

	<p>क्षमता की परिगणना के लिए विचारित पोतों की जीआरटी के मानों की गिनती में लेते हुए तैयार किया गया। प्रति घंटा बर्थ किराया दर प्राप्त करने के लिए प्रति जीआरटी बर्थ किराया के मानकों को पोत के काम के घंटों की संख्या से, विभाजित किया जाता है।"</p> <p>प्राधिकरण ने बर्थ किराया प्रभारों के परिकलन के लिए वीपीटी द्वारा प्रस्तुत जीआरटी पर सुविचार करके एक अशुद्धि / गलती की है। प्राधिकरण द्वारा प्रस्तुत प्रति पोत जीआरटी इस प्रकार है:—</p> <table><tr><th>विवरण</th><th>यूनिट</th><th>सीपी कोक</th><th>एलएएम कोक</th><th>इस्पात</th><th>ग्रेनाइट</th></tr><tr><td>प्रति पोत औसत जीआरटी</td><td>टन</td><td>18550</td><td>29000</td><td>11300</td><td>15000</td></tr></table> <p>इसलिए, प्राधिकरण द्वारा सुविचारित प्रति वर्ष जीआरटी बर्थ घंटे 14,09,62,800 हैं। पोत का वास्तविक जीआरटी जो वास्तव में सीओडी से डब्ल्यूक्यू 6 बर्थ पर ठहरे हैं इस प्रकार है:</p> <table><tr><th>विवरण</th><th>यूनिट</th><th>सीपी कोक</th><th>एलएएम कोक</th><th>इस्पात</th><th>ग्रेनाइट</th></tr><tr><td>प्रति पोत औसत जीआरटी</td><td>टन</td><td>32058</td><td>38207</td><td>28863</td><td>19528</td></tr></table> <p>इसलिए प्रति वर्ष वास्तविक जीआरटी बर्थ घंटे 22,97,98,992 हैं। उपरोक्त से यह स्पष्ट होता है कि प्राधिकरण द्वारा सुविचारित जीआरटी सोपाधिकताएं गलत हैं।</p> <p>[डब्ल्यूक्यूएमपीएल ने एक डायग्राम की प्रति (पोतों के विभिन्न किस्मों के आकार विनिर्दिष्ट करते हुए) और जीआरटी परिकलनों की प्रति प्रस्तुत की है।]</p>	विवरण	यूनिट	सीपी कोक	एलएएम कोक	इस्पात	ग्रेनाइट	प्रति पोत औसत जीआरटी	टन	18550	29000	11300	15000	विवरण	यूनिट	सीपी कोक	एलएएम कोक	इस्पात	ग्रेनाइट	प्रति पोत औसत जीआरटी	टन	32058	38207	28863	19528	<p>था। प्रशुल्क प्रस्ताव प्राधिकरण दिशानिर्देश 2008 के अनुसार प्रस्तुत किया गया था। इसलिए, मैसर्स डब्ल्यूक्यूएमपीएल की आपत्ति कि जीआरटी की सोपाधिकताएं गलत हैं, मान्य नहीं है।</p> <p>प्राधिकरण ने विधिवत प्रक्रिया अपनाने के पश्चात् जिसमें सभी हितधारकों के साथ संयुक्त सुनवाई शामिल है, अपने 12.02.2009 के आदेश द्वारा प्रशुल्क अधिसूचित किया। इस प्रकार सुग्राही को बोली से पूर्व प्राधिकरण द्वारा सुविचार किये जाने वाले सभी प्रतिमानों की जानकारी/सूचना है। सभी भावी बोली कर्ताओं को संयुक्त सुनवाई के दौरान अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण के लिए सुविचारित सोपाधिकताओं सहित अपनी राय रखने के लिए पर्याप्त अवसर दिया गया।</p> <p>वर्तमान पीपीटी व्यवस्था में अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण के लिए सुविचारित आकलित प्रतिमान सीओडी के पश्चात् किसी प्रतिमान में प्राप्त वास्तविक स्थिति में परिवर्तन को परियोजना जोखिम के एक भाग के रूप में देखा जा सकता है और इसे अशुद्धि नहीं समझा जा सकता।</p> <p>उपरोक्त को देखते हुए प्राधिकरण द्वारा अधिसूचित बर्थ किराया प्रभारों के संशोधन पर विचार करने का कोई तर्क प्रतीत नहीं होता।</p>
विवरण	यूनिट	सीपी कोक	एलएएम कोक	इस्पात	ग्रेनाइट																					
प्रति पोत औसत जीआरटी	टन	18550	29000	11300	15000																					
विवरण	यूनिट	सीपी कोक	एलएएम कोक	इस्पात	ग्रेनाइट																					
प्रति पोत औसत जीआरटी	टन	32058	38207	28863	19528																					
(iii).	<p>प्रशुल्क दिशानिर्देश, 2008 के अनुलग्नक v के क्रमांक 4.4 के अनुसार, प्राधिकरण बर्थिंग सेवाओं से राजस्व अपेक्षा के आधार पर बर्थ किराया प्रभार नियत करेगा। राजस्व अपेक्षा प्रचालन लागत जमा नियोजित पूंजी पर 16% प्रति फल (आरओसीई) है। आरओसीई ब्याज और कर पूर्व आय है जिसे नियोजित पूंजी से विभाजित किया जाता है। प्राधिकरण द्वारा की गई गलत गणना के कारण डब्ल्यूक्यूएमपीएल के पूंजीगत निवेश को 39.47 करोड़ रु. के स्थान पर गलती से 49.98</p>																									

करोड़ रु. सुविचार में ले लिया गया और कुल जीआरटी घंटों को गलती से 22,97,98,992 के स्थान पर 14,09,62,800 मान लिया गया। परिणामस्वरूप, डब्ल्यूक्यूएमपीएल का आरओसीई और बर्थिंग सेवाओं से राजस्व अपेक्षा, जो बर्थ किराया प्रभारों के परिकलन का आधार हैं, भी बढ़ गया। इसलिए डब्ल्यूक्यूएमपीएल का प्रशुल्क आदेश 2009 गलत है। शुद्धिकृत बर्थ किराया प्रभार निम्नवत् होने चाहिए:

शुद्धिकृत बर्थ किराया प्रभार:

क्र.सं.	विवरण	राजपत्र बर्थ किराया प्रभार (राजपत्र संख्या 26 के अनुसार)	शुद्धिकृत बर्थ किराया प्रभार (प्राधिकरण द्वारा अधिसूचित किये जाने हैं)
	राजस्व अपेक्षा		
i)	बर्थ किराया प्रभार	(करोड़ रु. में)	(करोड़ रु. में)
(क)	परिचालन लागत		
	(i). अनुरक्षण प्रभार (बर्थ निर्माण लागत पर 1%)	0.47	0 39
	(ii) मूल्यह्रास	1.67	1.32
	(iii) बीमा (बर्थ लागत का 1%)	0.47	0.39
	उप-योग (क)	2.61	2.11
(ख)	नियोजित पूंजी पर 16% प्रतिफल	8.00	6.32
	बर्थिंग सेवाओं से कुल राजस्व अपेक्षा (क + ख)	10.61	8.42
	प्रति घंटा जीआरटी पर बर्थ किराया प्रभार	14,09 62,800	22,97,98,992
प्रशुल्क आदेश 2015	विदेशगामी पोत रु. में (दर प्रति घंटा जीआरटी) (बिना वृद्धि के)	₹0.76	₹0.37
	तटीय पोत रु. में (दर प्रति घंटा जीआरटी)	₹0.46	₹0.22
प्रशुल्क आदेश 2015	विदेशगामी पोत रु. में (दर प्रति घंटा जीआरटी) (बिना वृद्धि के) राजपत्र संख्या 338 में उल्लिखित 35% की वृद्धि के साथ	₹1.03	₹0.50
	तटीय पोत रु. में (दर प्रति घंटा जीआरटी) राजपत्र संख्या 338 में उल्लिखित 35% की वृद्धि के साथ	₹0.62	₹0.30

इसलिए, विदेशगामी पोतों के लिए शुद्धिकृत बर्थ किराया प्रभार 0.50 रु. प्रति जीआरटी प्रति घंटा और तटीय पोतों के लिए 0.30 रु. प्रति जीआरटी प्रति घंटा होना चाहिए।

[डब्ल्यूक्यूएमपीएल 23.08.2017 की रिट याचिका की प्रति प्रस्तुत की है।]

- (iv). प्राधिकरण द्वारा की गई गलती के कारण उन बर्थ किराया प्रभारों का परिकलन, जिन पर डब्ल्यूक्यूएमपीएल रायल्टी प्रदान करता है, अत्यधिक बढ़ गया है। वीपीटी पर डब्ल्यूक्यूएमपीएल के प्रतिस्पर्धी की तुलना में अत्यधिक बर्थ किराया प्रभारों के संग्रह के कारण,

	(वीपीटी में बीओटी)	के लिए)																								
5	वेस्ट क्वे मल्टीपोर्ट प्रा.लि. (डब्ल्यूक्यूएमपीएल) (वीपीटी में बीओटी)	क्रेन बर्थ (सभी जीआरटी के लिए)	डब्ल्यूक्यू6	-	1.03*	0.62																				
<p>भारतीय रु. में मूल्यवर्गित</p> <p>वीपीटी की बर्थ और डब्ल्यूक्यूएमपीएल की बर्थ पर 32000 जीआरटी के नमूना पोत द्वारा संदेय बर्थ किराया प्रभारों का परिकलन:</p> <table><tr><th>क्र.सं.</th><th>बर्थ</th><th>जीआरटी</th><th>लागू बर्थ किराया प्रभार प्राधिकरण द्वारा यथा अधिसूचित (भारत रु. में)</th><th>24 घंटे के लिए बर्थ किराया प्रभार (भारत रु. में)</th></tr><tr><td>1</td><td>वीपीटी (डब्ल्यूक्यू बर्थ)</td><td>32 000</td><td>0.196</td><td>1,50,528</td></tr><tr><td>2</td><td>वीपीटी (ईक्यू बर्थ)</td><td>32,000</td><td>0.491</td><td>3,77,088</td></tr><tr><td>3</td><td>डब्ल्यूक्यूएमपीएल</td><td>32,000</td><td>1.03</td><td>7,91,040</td></tr></table> <p>उपरोक्त से यह साफ पता चलता है कि डब्ल्यूक्यू-6 बर्थ के लिए नियत बर्थ किराया प्रभार वीपीटी द्वारा परिचालित बर्थों से अव्यवस्थित रूप से 500% अधिक है। डब्ल्यूक्यूएमपीएल को एक तो बर्थ पर पोत न होने की दशा में भारी छूट देकर पोतों को बर्थ पर लाये और तिस पर प्राधिकरण द्वारा अनुचित रूप से निर्धारित उच्च बर्थ किराया प्रभार पर वीपीटी को रायल्टी भी दे।</p>							क्र.सं.	बर्थ	जीआरटी	लागू बर्थ किराया प्रभार प्राधिकरण द्वारा यथा अधिसूचित (भारत रु. में)	24 घंटे के लिए बर्थ किराया प्रभार (भारत रु. में)	1	वीपीटी (डब्ल्यूक्यू बर्थ)	32 000	0.196	1,50,528	2	वीपीटी (ईक्यू बर्थ)	32,000	0.491	3,77,088	3	डब्ल्यूक्यूएमपीएल	32,000	1.03	7,91,040
क्र.सं.	बर्थ	जीआरटी	लागू बर्थ किराया प्रभार प्राधिकरण द्वारा यथा अधिसूचित (भारत रु. में)	24 घंटे के लिए बर्थ किराया प्रभार (भारत रु. में)																						
1	वीपीटी (डब्ल्यूक्यू बर्थ)	32 000	0.196	1,50,528																						
2	वीपीटी (ईक्यू बर्थ)	32,000	0.491	3,77,088																						
3	डब्ल्यूक्यूएमपीएल	32,000	1.03	7,91,040																						
(ख)	भंडारण प्रभार:-																									
(i).	<p>प्रशुल्क दिशानिर्देश 2008 के अनुलग्नक v के खंड 2.0 में प्राधिकरण ने उक्त तीन बड़े गुप्तों में कुल राजस्व अपेक्षा को निम्न प्रकार संविभाजित किया है:</p> <table><tr><th>प्रशुल्क गुप्त</th><th>कुल आबंटित राजस्व का %</th></tr><tr><td>कार्गो प्रहस्तन प्रभार</td><td>90</td></tr><tr><td>भंडारण प्रभार</td><td>5</td></tr><tr><td>विविध प्रभार</td><td>5</td></tr></table> <p>उक्त दिशानिर्देशों के प्रति वीपीटी ने अप्रकट प्रशुल्क निकालते समय प्रहस्तन प्रभारों की राजस्व अपेक्षा 96%, भंडारण प्रभार 2% और विविध प्रभार 2% में विभाजित किये हैं। प्राधिकरण ने प्रशुल्क आदेश 2009 के पैरा 10 (viii) (ख) में वीपीटी द्वारा यथासुविचारित राजस्व अपेक्षा के उक्त विभाजन को स्वीकार कर लिया है। राजस्व अपेक्षा की विभाजन प्रहस्तन प्रभारों के लिए 2571 लाख रु., भंडारण प्रभार 54 लाख रु. और विविध प्रभार 54 लाख रु. है। यह स्पष्ट हो जाता है कि प्राधिकरण ने प्रशुल्क दिशानिर्देश 2008 के अनुलग्नक V के खंड 2.0 की पुष्टि की है और भंडारण प्रभार और विविध प्रभार को विभाजित किया है।</p>					प्रशुल्क गुप्त	कुल आबंटित राजस्व का %	कार्गो प्रहस्तन प्रभार	90	भंडारण प्रभार	5	विविध प्रभार	5	<p>प्राधिकरण ने 12.2.2009 के आदेश में प्रहस्तन कार्यकलाप से 0.54 करोड़ रु. की राजस्व अपेक्षा को भंडारण प्रभारों के लिए और 0.54 करोड़ रु. विविध प्रभारों के लिए @ 2% पर समान रूप से विभाजित किया है।</p>												
प्रशुल्क गुप्त	कुल आबंटित राजस्व का %																									
कार्गो प्रहस्तन प्रभार	90																									
भंडारण प्रभार	5																									
विविध प्रभार	5																									
(ii).	<p>जबकि प्राधिकरण ने प्रशुल्क आदेश 2009 में भंडारण और विविध प्रभारों का समान विभाजन नहीं किया है और प्रशुल्क दिशानिर्देश 2008 क निबंधनों का उल्लंघन किया है और प्राधिकरण ने</p>					<p>यह नोट किया जाये कि विविध प्रभार टर्मिनल की कुल</p>																				

	भंडारण और विविध प्रभारों के निर्धारण में गलती की है।	2.09 एमटीपीए क्षमता पर लागू होते हैं और प्रति टन दर की गणना एआरआर को विभाजित करके की जाती है। इसलिए 2.09 एमटीपीए की क्षमता के साथ विविध प्रभार 0.54 करोड़ रु. बनते हैं।								
(iii).	<p>प्रशुल्क आदेश 2009 के अनुलग्नक IV के खंड 4 व 5 के अनुसार भंडारण की निशुल्क अवधि आयात कार्गो के लिए 5 दिन और निर्यात कार्गो के लिए 15 दिन है। उक्त अवधि के पश्चात् कार्गो के भंडारण प्रभार इस प्रकार होते हैं:</p> <p>भंडारण प्रभार:</p> <table><tr><th>विवरण</th><th>दर प्रति टन प्रति दिन</th></tr><tr><td>निःशुल्क अवधि की समाप्ति के पश्चात् प्रथम सप्ताह</td><td>₹8.60</td></tr><tr><td>निःशुल्क अवधि की समाप्ति के पश्चात् दूसरा सप्ताह</td><td>₹12.90</td></tr><tr><td>दूसरे सप्ताह के बाद</td><td>₹17.20</td></tr></table> <p>प्रशुल्क आदेश 2009 के अनुलग्नक IV के खंड 4 व 5 के अनुसार 2.60 रु. प्रति टन सभी विविध सेवाओं के लिए जैसे पर्यावरण और प्रबंधन, घाट पर कार्गो की सफाई सुरक्षा उपाय आदि एक मिश्रित प्रभार है।</p>	विवरण	दर प्रति टन प्रति दिन	निःशुल्क अवधि की समाप्ति के पश्चात् प्रथम सप्ताह	₹8.60	निःशुल्क अवधि की समाप्ति के पश्चात् दूसरा सप्ताह	₹12.90	दूसरे सप्ताह के बाद	₹17.20	<p>यद्यपि भंडारण प्रभार और विविध प्रभार के लिए एआरआर को 0.54 करोड़ रु. प्रति वर्ष समान रूप से बांटा गया है। यह माना गया है कि भंडारण प्रभार 30% कार्गो पर अर्थात् 6.2 लाख टन पर ही लगेगा। भंडारण प्रभार का हिसाब निःशुल्क अवधि के पश्चात् भंडार के दिनों की संख्या के आधार पर लगाया जाता है और सुनिश्चित किया जाता है कि 0.54 करोड़ रु. के एआरआर की वसूली हो जाए। इस प्रकार भंडारण और विविध के प्रति टन प्रभार समान नहीं हो सकते। इसलिए यह निष्कर्ष निकालना समझदारी नहीं है कि प्राधिकरण ने भंडारण और विविध प्रभारों को समान रूप से संविभाजित नहीं किया है प्रशुल्क दिशानिर्देश 2008 के निबंधनों का उल्लंघन किया है और प्राधिकरण ने भंडारण और विविध प्रभारों के निर्धारण में गलती की है।</p>
विवरण	दर प्रति टन प्रति दिन									
निःशुल्क अवधि की समाप्ति के पश्चात् प्रथम सप्ताह	₹8.60									
निःशुल्क अवधि की समाप्ति के पश्चात् दूसरा सप्ताह	₹12.90									
दूसरे सप्ताह के बाद	₹17.20									
(iv).	<p>प्रशुल्क दिशानिर्देश 2008 के अनुलग्नक V के खंड 2.2 और प्रशुल्क आदेश 2009 के 10 (viii) (ख) के उल्लंघन में, प्राधिकरण ने समान भंडारण प्रभारों और विविध प्रभारों को समानुपातिक/नियत नहीं किया है। भंडारण प्रभार विविध प्रभारों के 130 गुना हैं। 30 दिन की अवधि के लिए जो स्वीकृत ठहराव समय है, भंडारण प्रभारों का परिकलन इस प्रकार है:-</p> <p>भंडारण प्रभार :</p> <p>पहले 5 दिन $5 \times 0 = 0$</p> <p>अगले 7 दिन $7 \times 8.60 = 60.20$</p> <p>अगले 7 दिन $7 \times 12.90 = 90.30$</p> <p>अगले 11 दिन $11 \times 17.20 = 189.20$</p> <hr/> <p>दिनों की संख्या $30 = 339.70$ एमटी/प्रति माह (30 दिन)</p> <hr/> <p>उक्त परिकलन दर्शाता है कि भंडारण और विविध प्रभारों का प्रशुल्क समान नहीं है। भंडारण प्रभार 2.60 रु. प्रति टन प्रति माह होना चाहिए। प्रशुल्क दिशानिर्देश 2008 बताते हैं कि 30% कार्गो भंडारण प्रभार आकर्षित करता है। इसलिए, भंडारण प्रभार $(2.60 \times 100/30) = 8.67$ रु. प्रति टन होना चाहिए। 35.08% का वृद्धि कारक लागू करने के पश्चात् भंडारण प्रभार पर लागू</p>	<p>सुग्राही का तर्क कि भंडारण प्रभार विविध प्रभारों का 130 गुणा है तर्कसंगत नहीं है। सुग्राही द्वारा पैरा (IV) भंडारण प्रभार के परिकलन में किया गया 30 दिन का ठहराव समय मनमाना प्रतीत होता है।</p>								

प्रशुल्क (2.67 रु. x 35.08%)= 11.71 रु. प्रति टन प्रति माह होना चाहिए।																			
<p>ग. निष्कर्ष</p> <p>उक्त को देखते हुए, संशोधित बर्थ किराया प्रभार और भंडारण प्रभार नीचे सारणियों में दिये जाते हैं:</p> <p>बर्थ किराया प्रभार :</p> <table><tr><th>क्र.सं.</th><th>विवरण</th><th>शुद्धिकृत प्रभार</th></tr><tr><td>1</td><td>विदेशगामी पोत (दर प्रति जीआरटी प्रति घंटा) रु. में (वृद्धि सहित)</td><td>₹0.50</td></tr><tr><td>2</td><td>तटीय पोत (दर प्रति जीआरटी प्रति घंटा) रु. में (वृद्धि सहित)</td><td>₹0.30</td></tr></table> <p>भंडारण किराया प्रभार :</p> <table><tr><th>विवरण</th><th>शुद्धिकृत (प्रति टन/प्रति दिन)</th></tr><tr><td>निःशुल्क अवधि की समाप्ति के पश्चात् प्रथम सप्ताह</td><td>₹0.30</td></tr><tr><td>निःशुल्क अवधि की समाप्ति के पश्चात् दूसरा सप्ताह</td><td>₹0.45</td></tr><tr><td>दूसरे सप्ताह के बाद</td><td>₹0.60</td></tr></table>			क्र.सं.	विवरण	शुद्धिकृत प्रभार	1	विदेशगामी पोत (दर प्रति जीआरटी प्रति घंटा) रु. में (वृद्धि सहित)	₹0.50	2	तटीय पोत (दर प्रति जीआरटी प्रति घंटा) रु. में (वृद्धि सहित)	₹0.30	विवरण	शुद्धिकृत (प्रति टन/प्रति दिन)	निःशुल्क अवधि की समाप्ति के पश्चात् प्रथम सप्ताह	₹0.30	निःशुल्क अवधि की समाप्ति के पश्चात् दूसरा सप्ताह	₹0.45	दूसरे सप्ताह के बाद	₹0.60
क्र.सं.	विवरण	शुद्धिकृत प्रभार																	
1	विदेशगामी पोत (दर प्रति जीआरटी प्रति घंटा) रु. में (वृद्धि सहित)	₹0.50																	
2	तटीय पोत (दर प्रति जीआरटी प्रति घंटा) रु. में (वृद्धि सहित)	₹0.30																	
विवरण	शुद्धिकृत (प्रति टन/प्रति दिन)																		
निःशुल्क अवधि की समाप्ति के पश्चात् प्रथम सप्ताह	₹0.30																		
निःशुल्क अवधि की समाप्ति के पश्चात् दूसरा सप्ताह	₹0.45																		
दूसरे सप्ताह के बाद	₹0.60																		

10.3. ऊपर पैरा 10.1 (v) में संयुक्त सुनवाई के संबंध में चर्चा से प्रवाहित कार्रवाई बिंदुओं के संदर्भ में, वीपीटी ने अपने 26 मार्च, 2018 के पत्र के द्वारा 0.54 करोड़ रु. प्रति वर्ष के अनुमानित एआरआर को विधिवत् वहन करने के लिए और 27.08.2009 के अपफ्रंट प्रशुल्क आदेश में अधिसूचित भंडारण प्रभारों में संशोधन का प्रस्ताव रखा। इस संबंध में और भंडारण प्रभारों में संशोधन के प्रस्ताव के साथ वीपीटी के निवेदन नीचे दिये जाते हैं:

- (i). रियायत करार के अनुच्छेद 19.10 के अनुसार सुग्राही मैसर्ज डब्ल्यूक्यूएमपीएल के साथ मुद्दों के सौहार्दपूर्ण निपटान के लिए 19.10.2015 को एक बैठक का आयोजन किया गया था। बैठक के दौरान, अन्य मुद्दों के साथ डब्ल्यूक्यूएमपीएल ने सूचित किया कि प्राधिकरण की अधिसूचना में भंडारण प्रभारों के बारे में गलती है क्योंकि उसमें “प्रति सप्ताह” के स्थान पर ‘प्रति दिन’ अधिसूचित किया गया था। और वीपीटी को अनुरोध किया कि वह तदनुसार प्राधिकरण को सूचित करे। यह निर्णय लिया गया था कि डब्ल्यूक्यूएमपीएल गलती का उल्लेख करते हुए वीपीटी के माध्यम से प्राधिकरण को एक आवेदन करे और वीपीटी उसे अपनी संस्तुतियों के साथ प्राधिकरण को भेजेगा। वीपीटी और डब्ल्यूक्यूएमपीएल के बीच 19.10.2015 को हुई बैठक के कार्यवृत्त की एक प्रति परिशिष्ट II (क) के रूप में संलग्न है।
- (ii). डब्ल्यूक्यूएमपीएल के साथ 19.10.2015 को हुई बैठक में लिये गए निर्णय को 6.11.2015 को आयोजित वीपीटी बोर्ड की बैठक संख्या 4 में रखा गया था। वीपीटी बोर्ड ने संकल्प संख्या 180/2015-16 के बिंदु संख्या 3 के द्वारा “संकल्प” पारित किया कि “भंडारण प्रभारों के बारे में पायी गई गलती का उल्लेख करते हुए मैसर्ज वैस्ट क्वे मल्टी पोर्ट प्रा.लि. के आवेदन को प्राधिकरण को भेजा जाए”। पत्तन ने बोर्ड के संकल्प की प्रति भेजी है जो परिशिष्ट-II (ख) पर रखी है।
- (iii). सुग्राही मैसर्ज डब्ल्यूक्यूएमपीएल ने 24.11.2015 के पत्र संख्या डब्ल्यूक्यूएमपीएल/पीटीए/ 5पी1201511462 के द्वारा सूचित किया कि भंडारण प्रभार “प्रति टन/प्रति सप्ताह” को प्राधिकरण द्वारा “प्रति टन/प्रति दिन” के रूप में अधिसूचित किया है। मैसर्ज डब्ल्यूक्यूएमपीएल ने आगे यह भी सूचित किया कि सही भंडारण प्रभार निकालने के लिए अधिसूचित प्रशुल्क को 7 (सात) से विभाजित किया जाए।

वीपीटी ने 20.01.2016 के पत्र संख्या आईईएनजी/ईई (पीपीपी) एआईवीक्यू-6/2016 142 (परिशिष्ट-II(घ)) के द्वारा प्राधिकरण को भंडारण प्रभारों को तदनुसार संशोधित करने का अनुरोध किया।

[वीपीटी के 20 जनवरी, 2016 के पत्र संदर्भ से यह उल्लेख करना समीचीन होगा कि हमने वीपीटी को संबोधित अपने 4 मार्च, 2016 के पत्र के द्वारा बताया कि चूंकि इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित अपफ्रंट भंडारण प्रभार वीपीटी द्वारा दायर प्रस्ताव के आधार पर और पत्तन द्वारा अपनायी गई प्रणाली पर आधारित हैं, इसलिए पत्तन डब्ल्यूक्यूएमपीएल द्वारा किये गए आवेदन का अपनी ओर से परीक्षण करे। यदि ऐसा परीक्षण करने पर वीपीटी यह समझता है कि डब्ल्यूक्यूएमपीएल द्वारा किये गए अभ्यावेदन में बोली पश्च परिदृश्य में कोई मैरिट है जो भंडारण प्रभारों की समीक्षा की जरूरत समझता है, तो वीपीटी प्राधिकरण के 12 फरवरी 2009 के आदेश संख्या टीएएमपी/39/2008-वीपीटी में निर्धारित भंडारण प्रभारों की समीक्षा के लिए पोत परिवहन मंत्रालय का आवश्यक अनुमोदन प्राप्त करे और इस प्राधिकरण के समक्ष उक्त आदेश में यथा आकलित भंडारण प्रभार से 0.54 करोड़ रु. का एआरआर बनाये रखते हुए भंडारण प्रभारों की समीक्षा के सीमित प्रयोजन के लिए भली भांति विश्लेषित प्रस्ताव दायर करे।]

(iv). **वीपीटी का प्रस्ताव:**

प्राधिकरण द्वारा 15.02.2018 को आयोजित संयुक्त सुनवाई के दौरान लिये गए निर्णय को देखते हुए, भंडारण प्रभारों से एआरआर को 0.54 करोड़ रु. पर बनाये रखते हुए जैसा 12.2.2009 के प्राधिकरण के आदेश संख्या टीएएमपी/39/2008-वीपीटी में आकलित किया गया है। डब्ल्यूक्यू-6 बर्थ के भंडारण प्रभारों को नीचे दिये गए ब्यौरे अनुसार संशोधित किया जा सकता है।

(v). **प्राधिकरण के 12.2.2009 के आदेश के अनुलग्नक- I में से उद्धरण:**

(ख). भंडारण प्रभार	प्राधिकरण द्वारा संशोधित आकलन
	दर प्रति टन/प्रति दिन या उसका एक भाग (रु.में)
प्रथम सप्ताह	8.60
दूसरा सप्ताह	12.60
तत्पश्चात्	17.20

(vi). **(क). संशोधित भंडारण प्रभार निकालने की विधि:**

भंडारण से राजस्व अपेक्षा = 54 लाख रु.

भंडारण प्रभार आकर्षित करने वाले कार्गो का % = 30%

भंडारण प्रभार अदा करने वाला संभावित कार्गो (लाख टन) = 6.24

निःशुल्क अवधि= निर्यात : 15 दिन; आयात: 5 दिन

परिकलन = $54 / 6.24 / 7 = ₹1.24$

(ख). **संशोधित भंडारण प्रभार का परिकलन:**

कार्गो	प्रमात्रा (लाख टन)	प्रहस्तन दर प्रति (टन)	पार्सल (टन)	प्रहस्तन समय (दिन)	निःशुल्क अवधि (दिन)	ठहराव समय (दिन)	भारित औसत (लाख टन/दिन)
(1)	(2)	(3)	(4)	(5) (4)/(3)	(6)	(7) (5)+(6)	(8) (7)x(2)
सीपी कोक	7.49	10000	24000	2.4	5	7.40	55.43
लैम कोक	7.49	10000	28000	2.8	5	7.80	58.42
स्टील	3.74	4000	10000	2.5	15	17.5	65.45
ग्रेनाइट	2.08	2500	10000	4	15	19.00	39.52

कार्गो	प्रमात्रा (लाख टन)	प्रहस्तन दर प्रति (टन)	पार्सल (टन)	प्रहस्तन समय (दिन)	निःशुल्क अवधि (दिन)	ठहराव समय (दिन)	भारित औसत (लाख टन/दिन)
(1)	(2)	(3)	(4)	(5) (4)/(3)	(6)	(7) (5)+(6)	(8) (7)x(2)
	20.8					योग	218.82
						औसत वजन	11(218.82/ 20.8)

इस प्रकार, भंडारण समय पर सुविचार किये बिना ठहराव समय की भारित औसत (प्रहस्तन और निःशुल्क अवधि) 11 दिन निकलती है।

कार्गो के भंडारण के लिए प्रदान किया गया क्षेत्र : 50000 वर्ग मीटर

भंडारण क्षेत्र की क्षमता : 1.04 लाख टन

2.09 एमटीपीए के लिए टर्न संख्या : 20

कार्गो ठहराव समय : $365/20 = 18$ दिन

भंडारण दिवस : $18-11=7$ दिन

भंडारण कार्गो की प्रमात्रा = 2.09 एमटीपीए का 30% = 6.2 लाख टन प्रति वर्ष

भंडारण कार्यकलाप के लिए वार्षिक राजस्व अपेक्षा = 0.54 करोड़ रु.

अपेक्षित भंडारण दिवस = $18 - 11=7$

भंडारण प्रभार = $54/6.2/7 = 1.24$ प्रति टन प्रति दिन

10.4. पैरा 10.1 (iii) के कार्रवाई बिंदु के संदर्भ में, वीपीटी ने बर्थ किराया परिकलन प्रस्तुत किया है जिसमें 12 फरवरी, 2009 के अपफ्रंट प्रशुल्क आदेश में सुविचारित आकलन और ढहाने की लागत और घटा हुआ अपफ्रंट शुल्क सहित दी गई है। अपफ्रंट शुल्क, तुलनात्मक पूंजीगत लागत और बर्थ किराया प्रभारों का तुलनात्मक संबंधित परिकलन, वीपीटी द्वारा यथाप्रस्तुत, नीचे दिये जा रहे हैं:-

(i). तुलनात्मक अपफ्रंट शुल्क दर्शाने वाला विवरण- डब्ल्यूक्यू- 6 बर्थ:

तुलनात्मक अपफ्रंट शुल्क दर्शाने वाला विवरण- डब्ल्यूक्यू- 6 बर्थ			
			(करोड़ रु. में)
क्र.सं.	घटक	10.51 करोड़ रु. के अपफ्रंट शुल्क का ब्यौरा	6.80 करोड़ रु. का घटा हुआ अपफ्रंट शुल्क का ब्यौरा डब्ल्यूक्यू 7 की 40 मीटर बर्थ की लागत के बिना
क.			
	स्टील पाइप दीवार की लागत	2.52	0.00
	डाल संरक्षण की लागत	0.07	0.00
	बर्थ की लागत (40 मीटर)	1.12	0.00
	योग (क)	3.71	0.00
ख.			
	बर्थ की लंबाई	0.12	0.12
	सड़क की लागत	0.43	0.43

	नाले की लागत	0.14	0.14
	पुलियां की लागत	0.12	0.12
	खडंजे की लागत	0.22	0.22
	भूमि खुदाई	0.10	0.10
	निकर्षण	0.26	0.26
	योग (ख)	1.39	1.39
ग.	योग (क+ख)	5.10	1.39
घ.	मिट्टी की जांच, सीमा शुल्क सी दीवार टीईएफआर आदि	5.41	5.41
ङ.	कुल अपफ्रंट शुल्क (ग+घ)	10.51	6.80

(ii). पूंजीगत लागत की तुलना दशनि वाला विवरण:

क्र.सं.	विवरण	प्राधिकरण के 12.02.2009 के आदेश 24.02.2009 का राजपत्र संख्या 26 के अनुसार आकलन	संशोधित लागत के अनुसार आकलन (ढहाये जाने की लागत व घटा हुआ अपफ्रंट शुल्क सहित)
	कार्गो प्रहस्तन कार्यकलाप की लागत		
क.	कार्गो प्रहस्तन कार्यकलाप की पूंजीगत लागत (फरवरी 2009 आदेश में आकलन से प्रभार नहीं)	64.39	64.39
ख.	बर्थ कार्यकलापों की पूंजीगत लागत		
(i).	बर्थ निर्माण की लागत (215 मीटर लंबी)	36.55*	36.55
(ii).	40 मीटर लंबी बर्थ और अन्य सुविधाओं [क्रमांक 04 (i)से] की लागत पर अपफ्रंट शुल्क	5.10*	1.39
(iii).	अवसंरचना विकास पर व्यय की गई राशि पर अपफ्रंट शुल्क [क्रमांक 14 (घ) से]	5.41*	5.41
2	कुल अपफ्रंट शुल्क	10.51	6.80
3	डब्ल्यूक्यू 7 बर्थ की 40 मीटर लंबाई को ढहाने और पुनर्निर्माण की लागत	0.00*	3.84
4	कुल बर्थ लागत (1+2+3)	47.06*	47.19
5	निकर्षण लागत	2.92	2.92
6	बर्थिंग कार्यकलाप की कुल लागत (4+5)	49.98	50.11
ग	परियोजना की कुल पूंजीगत लागत (क + ख)	114.37	114.50

(iii). डब्ल्यूक्यू-6 बर्थ का तुलनात्मक बर्थ किराया दर्शाने वाला विवरण

डब्ल्यूक्यू-6 बर्थ का तुलनात्मक बर्थ किराया दर्शाने वाला विवरण			
क्र.सं.	विवरण	प्राधिकरण के 12.02.2009 के आदेश 24.02.2009 का राजपत्र संख्या 26 के अनुसार आकलन	(करोड़ रु. में)
1	पूँजीगत लागत		
	कुल बर्थ लागत (255 मीटर अपफ्रंट सहित)	47.06	47.19
	निकर्षण लागत	2.92	2.92
	बर्थिंग कार्यकलाप की कुल पूँजीगत लागत	49.98	50.11
2	प्रचालन और अनुरक्षण लागत		
	अनुरक्षण प्रभार (बर्थ निर्माण की लागत का 1%)	0.47	0.47
	मूल्यह्रास	1.67	1.77
	बीमा (बर्थ निर्माण लागत का 1%)	0.47	0.47
	कुल प्रचालन लागत	2.61	2.71
3	नियोजित पूँजी पर प्रतिफल @ 16%	8.00	8.02
4	बर्थिंग सेवाओं से कुल राजस्व अपेक्षा (2+3)	10.61	10.73
5	कुल आकलित जीआरटी घंटे (करोड़ में)	14.07	14.07
6	दर प्रति जीआरटी प्रति घंटा या उसके एक भाग पर (4 ÷ 5)	0.754#	0.763*
	पूर्णकित आकड़ा	0.76	0.77

(# ₹10.61 करोड़ ÷ 14.07 जीआरटी घंटे करोड़ में x 10.07 करोड़ ÷ 14.07 करोड़ रु. जीआरटी घंटे करोड़ में)

10.5. वीपीटी को हमारे 15 फरवरी 2018 के पत्र के द्वारा निम्नलिखित बिंदुओं पर सूचना/स्पष्टीकरण देने का अनुरोध किया गया था। वीपीटी ने हमारे 28 फरवरी 2018 और 13 मार्च 2018 के अनुस्मारकों के बाद अपने 26 मार्च, 2018 के पत्र के द्वारा सूचना/स्पष्टीकरण भेजा।

क्र.सं.	हमारे 15 फरवरी 2018 के पत्र के द्वारा मांगी गई सूचना/स्पष्टीकरण	वीपीटी से उनके 26 मार्च, 2018 के पत्र के द्वारा प्राप्त प्रत्युत्तर
1.	(i). परिचालन आरंभ होने की तारीख से लेखापरीक्षित वार्षिक लेखे अर्थात् वर्ष 2015-16, 2016-17 और वर्ष 2017-18 के वास्तविक अर्थात् अप्रैल 2017 से दिसंबर, 2018 तक (ii). वर्ष 2017-18 के लिए यानी अप्रैल 2017 से दिसंबर 2017 तक वास्तविक और विभिन्न निष्पादन अनुलग्नक के रूप में संलग्न प्रपत्र के अनुसार।	परिचालन आरंभ होने की तारीख से लेखापरीक्षित वार्षिक लेखे अर्थात् वर्ष 2015-16 और 2016-17 की प्रति प्रस्तुत है। वर्ष 2017-18 के लिए यानी अप्रैल 2017 से दिसंबर 2017 तक वास्तविक और वित्तीय निष्पादन प्रस्तुत है।
	(iii) डब्ल्यूक्यूएमपीएल द्वारा प्रस्तावित अपने 16.06.2017 के अभ्यावेदन में दिये गए संशोधित बर्थ किराया प्रभार	
	(क) डब्ल्यूक्यूएमपीएल द्वारा निर्मित डब्ल्यूक्यू 6 की बर्थ लंबाई।	रियायत करार के परिशिष्ट 4 के अनुसार डब्ल्यूक्यू- 6 बर्थ की डब्ल्यूक्यूएमपीएल द्वारा निर्मित लंबाई 255 मीटर है।
	(ख). डब्ल्यूक्यूएमपीएल द्वारा बर्थ संख्या डब्ल्यूक्यू-6 के निर्माण में की गई वास्तविक लागत जिसे डब्ल्यूक्यूएमपीएल के लेखा परीक्षित लेखाओं में सकल ब्लॉक में पूंजीगत व्यय से संबद्ध किया गया है।	बर्थ संख्या डब्ल्यूक्यू-6 के निर्माण में मैसर्ज डब्ल्यूक्यूएमपीएल द्वारा किये गए वास्तविक व्यय को पूंजीगत व्यय से संबद्ध करते हुए वार्षिक लेखापरीक्षित लेखाओं में सकल ब्लॉक पर दर्ज किया गया है। वार्षिक लेखापरीक्षित लेखाओं से यह देखा जाता है कि बर्थ लागत के बारे में अलग से कोई विशिष्ट उल्लेख नहीं है। तुलन पत्र में, यह देखा जा सकता है कि वित्तीय वर्ष 2016-17 के लिए बर्थ और अन्य सिविल कार्यों के लिए 114.96 करोड़ रु. सकल ब्लॉक में दर्शाये गए हैं और 107.28 करोड़ रु. निवल ब्लॉक में। तथापि, मैसर्ज डब्ल्यूक्यूएमपीएल को बर्थ के निर्माण पर किये गए वास्तविक व्यय का ब्यौरा भेजने के लिए एक पत्र भेजा जा रहा है।
	(ग) संयुक्त सुनवाई में वीपीटी ने बताया कि फरवरी 2009 में प्राधिकरण द्वारा अपफ्रंट प्रशुल्क की अधिसूचना के पश्चात् डब्ल्यूक्यूएमपीएल द्वारा बर्थ संख्या डब्ल्यूक्यू-6 के निर्माण में की गई वास्तविक लागत जिसे लेखा परीक्षित लेखाओं में सकल ब्लॉक में पूंजीगत व्यय से संबद्ध किया गया है। इस डब्ल्यूक्यूएमपीएल को यह स्पष्ट करने का अनुरोध किया जाता है कि क्या 40 मीटर लंबी उक्त बर्थ डब्ल्यूक्यू 6 का भाग बनती है और क्या उक्त 40 मीटर बर्थ लंबाई पहले डब्ल्यूक्यू 7 का हिस्सा थी और क्या तोड़ने के बाद इसे डब्ल्यूक्यू 6 बर्थ के एक भाग के रूप में बनाया गया है? यदि हां, तो कृपया विस्तृत ब्यौरे के साथ उस पर हुए पूंजीगत व्यय बतायें। डब्ल्यूक्यूएमपीएल यह भी स्पष्ट करे कि उसके लिए पूंजीगत व्यय किसने खर्च किया।	यह स्पष्ट किया जाता है कि 40 मीटर बर्थ लंबाई का निर्माण डब्ल्यूक्यू-6 की कुल 255 मीटर लंबाई का हिस्सा बन गई है। पहले 40 मीटर लंबाई डब्ल्यूक्यू-7 का हिस्सा थी ग्राही मैसर्ज डब्ल्यूक्यूएमपीएल द्वारा पुनर्निर्मित की गई है। 40 मीटर बर्थ लंबाई को ढहाने और उसके पुनर्निर्माण पर अनुमानित पूंजीगत लागत 3.84 करोड़ रु. आई है। 40 मीटर बर्थ के पुनर्निर्माण पर व्यय, परियोजना के कार्यक्षेत्र के अनुसार मैसर्ज डब्ल्यूक्यूएमपीएल द्वारा किया गया था।
	(घ) 27 अगस्त 2009 के आदेश संख्या टीएएमपी/39/2008- वीपीटी द्वारा अनुमोदित अपफ्रंट प्रशुल्क में इस प्राधिकरण द्वारा बर्थ किराया परिकलन में औसत जीआरटी पर सुविचार किया था जो उस आदेश के अनुलग्नक-III की दो सारणियों (क) और (ख) में क्रमांक (iii) में दिये गए अनुसार वीपीटी द्वारा आकलित औसत जीआरटी पर आधारित था। संदर्भ की सहजता के लिए वीपीटी द्वारा सुविचारित औसत जीआरटी नीचे दिया जा रहा है:-	वीपीटी द्वारा वर्ष 2008 में प्राधिकरण को 2008 में प्रस्तुत अपफ्रंट प्रशुल्क प्रस्ताव में वर्ष 2005-06, 2006-07, और 2007-08 के दौरान दर्ज उच्चतम औसत जीआरटी पर सुविचार किया गया जो पोत आकारों में नवीनतम प्रवृत्तियां प्राप्त करने और पूर्वानुमानों पर आधारित था। किसी सुविधा के विकास के पश्चात् आने वाले पोतों के वास्तविक आकार का आकलन और संकल्पना करना संभव नहीं हो सकता। सीओडी के पश्चात् किसी प्रतिमान के संबंध में प्राप्त वास्तविक स्थिति में परिवर्तन का वर्तमान पीपीपी व्यवस्था में अपफ्रंट प्रशुल्क

विवरण	यूनिट	सीपी कोक	एलएएम कोक	इस्पात	ग्रेनाइट
प्रति पोत औसत जीआरटी	टन	18550	29000	11300	15000

बीपीटी ने अपने 18 जनवरी, 2018 के द्वारा डब्ल्यूक्यूएमपीएल के 16 जून 2017 के अभ्यावेदन पर अपनी टिप्पणियां देते समय बताया कि वर्ष 2008 में बीपीटी द्वारा प्रस्तुत अपफ्रंट प्रशुल्क प्रस्ताव वर्ष 2005-06, 2006-07, और 2007-08 के दौरान दर्ज उच्चतम औसत जीआरटी पर सुविचार किया गया जो पोत आकारों में नवीनतम प्रवृत्तियां प्राप्त करने और पूर्वानुमानों पर आधारित था। बीपीटी से यह स्पष्ट करने का अनुरोध किया गया कि अब डब्ल्यूक्यूएमपीएल ने अपने 16 जून, 2017 के अभ्यावेदन में पोतों के उच्च जीआरटी के साथ क्यों आया है जिसे बीपीटी अपने वर्ष 2008 के डब्ल्यूक्यू 8 बहुप्रयोजन बर्थ के अपफ्रंट प्रशुल्क के निर्धारण के अपने प्रस्ताव में संकल्पित क्यों नहीं कर सका था।

2. डब्ल्यूक्यूएमपीएल द्वारा अपने 16.6.2017 के अभ्यावेदन में संशोधित भंडारण प्रभार:

(क) बीपीटी द्वारा अपने 18 जनवरी 2018 के पत्र के द्वारा की गई टिप्पणियां डब्ल्यूक्यूएमपीएल द्वारा अपने 16 जून 2017 के अभ्यावेदन में उठाये गए सभी मुद्दों पर नहीं हैं। इसलिए बीपीटी से अनुरोध है कि वह डब्ल्यूक्यूएमपीएल 16 जून 2017 के अभ्यावेदन में भंडारण प्रभार के बारे में उठाये गए सभी मुद्दों पर बिंदु-वार टिप्पणियां दें।

(ख) डब्ल्यूक्यूएमपीएल ने अपने 16 जून 2017 के अभ्यावेदन में प्रथम स्लैब के लिए 0.30 रु./टन/दिन अर्थात् निर्धारित निःशुल्क अवधि की (आयात कार्गो के लिए 5 दिन और निर्यात कार्गो के लिए 15 दिन) समाप्ति के पश्चात् संशोधित भंडारण प्रभार निकाला है। बीपीटी से डब्ल्यूक्यूएमपीएल द्वारा प्रस्तावि संशोधित भंडारण प्रभार पर अपनी टिप्पणी दें।

(ग) डब्ल्यूक्यूएमपीएल द्वारा अपने 16 जून 2017 के अभ्यावेदन में के पैरा ख (ii) में डब्ल्यूक्यूपीएल ने अंतिम वाक्य में बताया है कि “(मान लो कि कार्गो 30 दिन के लिए भंडार किया गया है, जो स्वीकृत ठहराव समय है)।” बीपीटी से अनुरोध है कि वह डब्ल्यूक्यूएमपीएल की संकल्पना पर टिप्पणी करें। बीपीटी यह भी पुष्टि करे कि डब्ल्यूक्यू-6 बर्थ के अपफ्रंट प्रशुल्क आकलित 2.09 मिलियन टन की इष्टतम क्षमता, जिस पर अगस्त 2009 में सुविचार किया गया था, डब्ल्यूक्यूएमपीएल द्वारा की गई इस संकल्पना के साथ प्राप्त की जा सकती है।

निर्धारण के लिए अनुमानित प्रतिमानों पर सुविचार को केवल परियोजना जोखिम के रूप में ही, देखा जा सकता है और इसे गलती नहीं समझा जा सकता।

प्राधिकरण ने 12.2.2009 के आदेश में प्रहस्तन कार्यकलाप से 0.54 करोड़ रु. की राजस्व अपेक्षा को भंडारण प्रभारों के लिए और 0.54 करोड़ रु. विविध प्रभारों के लिए @ 2% पर समान रूप से विभाजित किया है। यह नोट किया जाये कि विविध प्रभार टर्मिनल की कुल 2.09 एमटीपीए क्षमता पर लागू होते हैं और प्रति टन दर की गणना एआरआर को विभाजित करके की जाती है। इसलिए 2.09 एमटीपीए की क्षमता के साथ विविध प्रभार 0.54 करोड़ रु. बनते हैं। यद्यपि भंडारण प्रभार और विविध प्रभार के लिए एआरआर को 0.54 करोड़ रु. प्रति वर्ष समान रूप से बांटा गया है। यह माना गया है कि भंडारण प्रभार 30% कार्गो पर अर्थात् 6.2 लाख टन पर ही लगेगा। भंडारण प्रभार का हिसाब निःशुल्क अवधि के पश्चात् भंडार के दिनों की संख्या के आधार पर लगाया जाता है और सुनिश्चित किया जाता है कि 0.54 करोड़ रु. के एआरआर की वसूली हो जाए। इस प्रकार भंडारण और विविध के प्रति टन प्रभार समान नहीं हो सकते। इसलिए यह निष्कर्ष निकालना समझदारी नहीं है कि प्राधिकरण ने भंडारण और विविध प्रभारों को समान रूप से संविभाजित नहीं किया है प्रशुल्क दिशानिर्देश 2008 के निबंधनों का उल्लंघन किया है और प्राधिकरण ने भंडारण और विविध प्रभारों के निर्धारण में गलती की है। सुग्राही का तर्क कि भंडारण प्रभार विविध प्रभारों का 130 गुणा है तर्कसंगत नहीं है। सुग्राही द्वारा पैरा (IV) भंडारण प्रभार के परिकलन में किया गया 30 दिन का ठहराव समय मनमाना प्रतीत होता है।

11. इसी बीच, चूंकि वीपीटी ने संयुक्त सुनवाई के दौरान बताया है कि वह भंडारण प्रभार में अपेक्षित शुद्धि के लिए प्रस्ताव दायर करेंगे और यह सहमति भी जतायी थी कि वीपीटी द्वारा डब्ल्यूक्यूएमपीएल को उपलब्ध करायी गई 40 मीटर बर्थ का निर्माण यदि डब्ल्यूक्यूएमपीएल ने करवाया होता तो पत्तन द्वारा किये गए बर्थ किराया प्रभारों के परिकलन को प्राधिकरण और डब्ल्यूक्यूएमपीएल के साथ साझा करता और संयुक्त सुनवाई में उठे कुछेक मुद्दों को ध्यान में रखते हुए याचिकाकर्ता और वीपीटी से कुछेक बिंदुओं पर और अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण की जरूरत है। यह महसूस किया गया कि इसके लिए न्यूनतम 6 सप्ताह का और समय लगेगा। उपरोक्त के पूरा हो जाने पर मामले का इस प्रधिकरण द्वारा विश्लेषण किया जायेगा तथा डब्ल्यूक्यूएमपीएल द्वारा विश्लेषण किया जायेगा तथा डब्ल्यूक्यूएमपीएल द्वारा अभ्यावेदनों पर सकारण आदेश पारित करने के लिए मामले पर सुविचार किया जायेगा, इसमें भी 6 सप्ताह का समय लगता है। यह ध्यान में रखते हुए कि संबंधित पक्षों के अभ्यावचन अभी पूरे नहीं हुए हैं और डब्ल्यूक्यूएमपीएल द्वारा दायर अभ्यावेदनों पर निर्णय लेने में अभी और समय लगने की संभावना को देखते हुए हमने 12 फरवरी 2018 के पत्र के द्वारा हमने वकील के माध्यम से तेलंगाना और आंध्र प्रदेश राज्यों के हैदराबाद स्थित माननीय उच्च न्यायालय से 13 फरवरी 2018 से आगे 12 सप्ताह के समय के और विस्तार के लिए आवश्यक कदम उठाये हैं। इस संबंध में, हमने अपने 12 फरवरी, 2018 के पत्र के द्वारा तेलंगाना और आंध्र प्रदेश राज्यों के माननीय उच्च न्यायालय के समक्ष एक विधिवत् हस्ताक्षरित और नोटरीकृत अंतरिम आवेदन अपने अभिलेखबद्ध अधिवक्ता को भेज दिया है। अभिलेखबद्ध अधिवक्ता ने अपने 18 मार्च, 2018 के अपने ई-मेल के द्वारा सूचित किया है कि विस्तार याचिका रजिस्ट्री में दायर कर दी गई है।

12. डब्ल्यूक्यूएमपीएल के 13 मार्च 2018 के उनके पत्र के द्वारा प्रस्तुत उत्तर का अवलोकन करने पर, यह पाया है कि, डब्ल्यूक्यूएमपीएल ने हमारे 15 फरवरी, 2018 के पत्र में उठाये गए बिंदुओं में से एक का विशेष रूप से समाधान नहीं किया है। डब्ल्यूक्यूएमपीएल को इसलिए, हमारे 28 मार्च, 2018 के पत्र के द्वारा डब्ल्यूक्यूएमपीएल के उत्तर से उठे मुद्दे पर अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण देने का अनुरोध किया गया। इसके पश्चात् 05 अप्रैल, 2018 को अनुस्मारक भेजा गया। इसके अतिरिक्त, वीपीटी द्वारा भंडारण प्रभारों के संशोधन के प्रस्ताव की प्रति और वीपीटी द्वारा 26 मार्च 2018 के पत्र के द्वारा वीपीटी द्वारा प्रस्तुत बर्थ किराया परिकलन भी डब्ल्यूक्यूएमपीएल को हमारे 5 अप्रैल 2018 के पत्र के साथ डब्ल्यूक्यूएमपीएल की टिप्पणियों के लिए भेजा गया। डब्ल्यूक्यूएमपीएल को 10 अप्रैल, 2018 तक सूचना/स्पष्टीकरण देना था परंतु उसके बाद 17 अप्रैल, 2018 को अनुस्मारक तथा 3 मई 2018 को एक पत्र भी भेजा गया। डब्ल्यूक्यूएमपीएल ने 7 मई 2018 को ई-मेल से उत्तर दिया। डब्ल्यूक्यूएमपीएल के 13 मार्च 2018 के पत्र में दिये गए उत्तर से उसे सूचना में अंतर का सारांश और वीपीटी के भंडारण प्रभार के प्रस्ताव और बर्थ किराया परिकलन पर डब्ल्यूक्यूएमपीएल से मांगी गई टिप्पणियों का सारांश नीचे सारणीबद्ध किया जाता है।

क्र.सं.	डब्ल्यूक्यूएमपीएल के 13 मार्च, 2018 के उत्तर में रह गई कमी को देखते हुए हमारे 28 मार्च, 2018 के पत्र में मांगी गई अतिरिक्त सूचना	डब्ल्यूक्यूएमपीएल की टिप्पणियां
(i).	हमारे 15 फरवरी, 2018 के पत्र के उपरोक्त क (iii) (ख) में मांगी गई सूचना के संदर्भ में, डब्ल्यूक्यूएमपीएल ने बताया है कि डब्ल्यूक्यूएमपीएल द्वारा बर्थ संख्या डब्ल्यूक्यू-6 के निर्माण में की गई वास्तविक लागत जिसे लेखा परीक्षित लेखाओं में सकल ब्लॉक में पूंजीगत व्यय से संबद्ध किया गया है 1,98,69,01,458/-रु. (198.65 करोड़ रु.)। बर्थ 2015-16 के डब्ल्यूक्यूएमपीएल द्वारा भेजे गए लेखापरीक्षित लेखाओं से यह देखा जा सकता है कि डब्ल्यूक्यूएमपीएल द्वारा दिये गए सकल ब्लॉक आंकड़े कुल सकल ब्लॉक के हैं जिसमें प्लांट और मशीनरी, कार्यालय, पट्टाधारी भूमि आदि सब शामिल हैं। हमारे पत्र के पैरा 2 (iii) (ख) में मांगी गई सूचना में डब्ल्यूक्यूएमपीएल द्वारा डब्ल्यूक्यू-6 बर्थ के निर्माण में किया गया वास्तविक व्यय पूछा गया था जो लेखापरीक्षित लेखाओं के समल ब्लॉक में पूंजीगत व्यय से संबद्ध है। डब्ल्यूक्यूएमपीएल के 2015-16 के लेखापरीक्षित लेखाओं में अनुसूची 10- मूर्त अस्तियां बर्थ और सिविल कार्य का सकल ब्लॉक 112.99 करोड़ दर्शाती है। डब्ल्यूक्यूएमपीएल केवल डब्ल्यूक्यू-6 बर्थ के निर्माण पर डब्ल्यूक्यूएमपीएल द्वारा किया गया वास्तविक खर्च बताये।	हम यह दोहराते हैं कि डब्ल्यूक्यूएमपीएल के 2015-16 के लेखापरीक्षित लेखाओं में अनुसूची 10- मूर्त अस्तियां बर्थ और सिविल कार्य का सकल ब्लॉक 112.99 करोड़ दर्शाती है। इसलिए बर्थ और सिविल कार्यों पर वास्तविक व्यय 112.99 करोड़ रु. है। [डब्ल्यूक्यूएमपीएल ने डब्ल्यूक्यू-6 बर्थ के निर्माण पर किये गए वास्तविक व्यय को प्रकट नहीं किया है।] [वीपीटी ने भी 4 मई 2018 के अपने पत्र के द्वारा कोई सूचना नहीं दी है। जिन पर आगामी पैराओं में चर्चा की जायेगी।]
(ii).	वीपीटी द्वारा 26 मार्च, 2018 के उनके पत्र (पृष्ठ संख्या 738-	

	789) के द्वारा प्रस्तुत भंडारण प्रभार की विस्तृत गणना और तुलनात्मक बर्थ किराया परिकलन को देखते हुए हमारे 5 अप्रैल 2018 में डब्ल्यूक्यूएमपीएल से मांगी गई थी।	
(क).	जैसा संयुक्त सुनवाई में सहमति बनी थी, वीपीटी ने 26 मार्च 2018 के पत्र के द्वारा पत्तन द्वारा डब्ल्यूक्यूएमपीएल को उपलब्ध करायी गई 40 मीटर निर्मित बर्थ को डब्ल्यूक्यूएमपीएल द्वारा निर्मित कराया गया होता। वीपीटी के पत्र से यह देखा जा सकता है कि पत्तन ने उक्त बर्थ किराया परिकलन को डब्ल्यूक्यूएमपीएल से साझा नहीं किया है। इसलिए वीपीटी द्वारा प्रस्तुत बर्थ किराया परिकलन की प्रति इसके साथ अनुलग्नक I (घ) और I (ड) पर संलग्न, डब्ल्यूक्यूएमपीएल को उनकी टिप्पणियों के लिए यदि कोई हों, भेजी जाती है।	हमने दिनांक 13 मार्च 2018 के पत्र के माध्यम से अपनी टिप्पणी प्रस्तुत कर दी है। आगे हमें कोई टिप्पणी नहीं देनी है।
(ख).	इसके अतिरिक्त, वीपीटी ने अपने 26 मार्च, 2016 के पत्र के द्वारा भंडारण परिकलन सहित संशोधित भंडारण प्रभार प्रस्ताव भी प्रस्तुत किया है, (अनुलग्नक-II)। वीपीटी के संशोधित भंडार प्रभार प्रस्ताव भंडार परिकलन सहित, की प्रति, अनुलग्नक-II में इसके साथ संलग्न है, डब्ल्यूक्यूएमपीएल की टिप्पणियों, यदि कोई हों, के लिए भेजी जाती है।	
(ग).	डब्ल्यूक्यूएमपीएल द्वारा अपने 13 मार्च, 2018 के पत्र के द्वारा प्रस्तुत संशोधित भंडारण प्रभारों की गणना का प्रदर्श (IV) पर अवलोकन करने पर कुछेक बिंदुओं पर स्पष्टीकरण की आवश्यकता है। इसलिए, डब्ल्यूक्यूएमपीएल निम्नलिखित मुद्दों पर, जो डब्ल्यूक्यूएमपीएल द्वारा अब प्रस्तुत संशोधित भंडारण प्रभारों के परिकलन से उठे हैं, स्पष्टीकरण प्रस्तुत करें:	
	<p>(i). प्रदर्श (IV) की सारणी 1 में यह पाया गया है कि, भंडारण प्रभार से अनुमानित राजस्व निकालते समय (निःशुल्क अवधि के 5 दिन पश्चात्) संशोधित प्रस्तावित भंडारण दर 0.22 रु. प्रति टन प्रति दिन के प्रथम स्लैब (6-12 दिन) और 0.333 रु./टन/दिन के दूसरे स्लैब (13-18 दिन) 0.444 रु. प्रति टन / दिन के तीसरे स्लैब (20-30 दिन और उससे आगे), डब्ल्यूक्यूएमपीएल ने भंडार प्रभार आकर्षित करने वाले कार्गो के टन भार को 52000 टन पर स्थिर रखा है अर्थात् प्रत्येक स्लैब के लिए भंडार प्रभार आकर्षित करने वाली मासिक कार्गो क्षमता का 30% (173333x30%) यह मानते हुए कि तीनों स्लैबों में प्रत्येक में से कार्गो की कुछ मात्रा हटायी जा सकती है, दूसरे स्लैब और तीसरे स्लैब में भंडारण प्रभार आकर्षित करने वाला कार्गो को उपयुक्त रूप से उस सीमा तक घटाना पड़ेगा जिनके संबंधित स्लैबों में भंडारण प्रभार आकर्षित करने की संभावना हो।</p> <p>डब्ल्यूक्यूएमपीएल, उक्त टिप्पणी के आलोक में, प्रदर्श -IV में प्रस्तुत भंडारण परिकलन का परीक्षण करे और यदि अपेक्षित है तो आवश्यक आशोधन करे। डब्ल्यूक्यूएमपीएल से यह भी अनुरोध है कि आशोधित भंडारण परिकलन की प्रति वीपीटी से भी उनकी टिप्पणियों के लिए प्राधिकरण को उनकी प्राप्ति से 3 दिन के भीतर देने के लिए साझा करे।</p>	प्रदर्श -IV में प्रस्तुत भंडारण परिकलन पर हमें और कोई टिप्पणी नहीं करनी है और कि किसी आशोधन की अपेक्षा नहीं है।
	(ii). डब्ल्यूक्यू-6 बर्थ प्रयोजन कार्गो बर्थ हैं। अप्रकट प्रशुल्क दिशानिर्देशों का अनुलग्नक-V बहुप्रयोजन कार्गो बर्थ के लिए	हमारे पूर्व के प्रत्युत्तर में इस मुद्दे का समाधान कर दिया गया

<p>मानक निर्धारित करता है जिनका वीपीटी द्वारा डब्ल्यूक्यू-6 परियोजना के अपफ्रंट प्रशुल्क चाहते समय पालन किया गया था। उक्त अनुलग्नक में, कोई टर्न ओवर मानक निर्धारित नहीं है। डब्ल्यूक्यूएमपीएल द्वारा सुविचारित टनओवर अनुपात 12 है और निकाला गया औसत ठहराव समय 30 दिन है। डब्ल्यूक्यूएमपीएल ने टर्नओवर अनुपात का 12 का प्रतिमान अपनाने के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुलग्नक-II और अनुलग्नक-III का संदर्भ लिया है। इस संदर्भ में यह उल्लेख किया जाता है कि अपफ्रंट प्रशुल्क दिशानिर्देश का अनुलग्नक-II और अनुलग्नक-III क्रमशः लौह अयस्क और कोयला टर्मिनल के अपफ्रंट प्रशुल्क संबंधी दिशानिर्देश हैं। अतः लौह अयस्क और कोयला टर्मिनल के लिए निर्धारित टन ओवर मानकों को बहुप्रयोजन बर्थ डब्ल्यूक्यू-6 के लिए सुविचार करने का तर्क स्पष्ट किया जाए। डब्ल्यूक्यूएमपीएल डब्ल्यूक्यू-6 पर अपने परिचालनों के आरंभ करने से डब्ल्यूक्यूएमपीएल द्वारा किये गए प्रचालनों के लिए अपने परिकलन में 12 के टर्नओवर नार्म का औचित्य बताये।</p>	<p>या आगे और टिप्पणी नहीं करनी है।</p>
<p>डब्ल्यूक्यूएमपीएल यह भली-भांती जानते हैं कि इस मामले को तेलंगाना और आंध्र प्रदेश राज्य के हैदराबाद स्थित माननीय उच्च न्यायालय से प्राप्त निर्देशों के अनुसार इस प्राधिकरण को समय ढंग से निपटाना है। इसलिए, डब्ल्यूक्यूएमपीएल से अनुरोध है कि वह उक्त बिंदुओं पर अनुबद्ध समय के भीतर उत्तर दे ताकि हम इस मामले में आगे बढ़ सकें।</p>	<p>कोई टिप्पणी नहीं</p>

13. वीपीटी द्वारा 26 मार्च, 2018 के अपने पत्र के द्वारा प्रस्तुत उत्तर का अवलोकन करने पर यह पाया गया कि वीपीटी ने हमारे 15 फरवरी, 2018 के पत्र में उठाये गए कुछ विशिष्ट मुद्दों का समाधान नहीं किया है। इसलिए वीपीटी से हमारे 5 अप्रैल 2018 के पत्र के द्वारा अनुरोध किया गया था कि वह वीपीटी के 26 मार्च 2018 के पत्र से उठे मुद्दों पर अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण दे। वीपीटी को 10 अप्रैल, 2018 तक अपना उत्तर भेजने का अनुरोध किया गया था। उसके पश्चात् 17 अप्रैल 2018 को अनुस्मारक तथा 3 मई 2018 को अर्धशासकीय पत्र लिखा गया। वीपीटी ने अपना उत्तर 4 मई 2018 के पत्र के द्वारा दिया। वीपीटी के 5 अप्रैल, 2018 के उत्तर से उठे बिंदुओं पर वीपीटी से मांगी गई अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण और डब्ल्यूक्यूएमपीएल द्वारा प्रस्तुत संशोधित भंडारण प्रभार परिकलन पर मांगी गई वीपीटी की टिप्पणियों का सारांश नीचे सारणीबद्ध किया जाता है:-

क्र.सं.	26 मार्च 2018 के उत्तर में वीपीटी द्वारा रह गई कमियों को देखते हुए मांगी गई अतिरिक्त सूचना	वीपीटी की टिप्पणियां
(i).	वीपीटी द्वारा अपने 26 मार्च 2018 के पत्र अनुलग्नक - II के रूप में संलग्न डब्ल्यूक्यू-6 के भंडारण प्रभारों के संशोधन का प्रस्ताव	
(क).	उक्त पत्र के साथ संलग्न अनुलग्नक- II का पैरा 2.2 "डब्ल्यूक्यूएमपीएल द्वारा प्रस्तावित प्रणाली" बताता है। कृपया पुष्टि करें कि शीर्षक में उक्त प्रणाली डब्ल्यूक्यूएमपीएल की है या वीपीटी की क्योंकि डब्ल्यूक्यूएमपीएल द्वारा प्रस्तावित दर 1.24 रु./टन/दिन नहीं है जैसा पैरा 2.2 में दिया गया है।	अपनायी गई प्रणाली मैसर्स डब्ल्यूक्यूएमपीएल द्वारा उनके 24 नवंबर, 2015 के पत्र में दी गई प्रणाली के अनुरूप है।
(ख).	पैरा 3.3 वीपीटी द्वारा प्रस्तुत भंडारण प्रभार परिकलन: वीपीटी द्वारा प्रस्तुत भंडारण प्रभार परिकलन में, पत्तन ने कॉलम संख्या 7 में ठहराव दिवसों को निशुल्क अवधि जमा	प्रचालक परिसर में कार्गो ठहराव समय के संबंध में भारित औसत का परिकलन (i) पोत के कार्गो प्रहस्तन प्रचालन और (ii) निशुल्क समय के दौरान किया गया है।

	<p>प्रहस्तन अवधि दिनों में लिया है और 11 दिन के भारित औसत (निःशुल्क) दिवस निकाले हैं। गणना से यह समझ में आता है कि कार्गो का 18 दिन के ठहराव समय पर सुविचार करते हुए, पत्तन प्रभार्य भंडारण के 7 दिन पर पहुंचा है अर्थात् 18 दिन-11 दिन भारित औसत (निःशुल्क) दिवस।</p> <p>इस संदर्भ में, यह बताया जाता है कि अपफ्रंट प्रशुल्क दिशानिर्देश 2008 के अनुसार और 12 फरवरी, 2009 के आदेश संख्या टीएएमपी/39/2008-वीपीटी में अपफ्रंट प्रशुल्क दरमान में निर्धारित आयात कार्गो और निर्यात कार्गो के लिए निःशुल्क अवधि बहुप्रयोजन बर्थ के लिए क्रमशः 5 दिन और 15 दिन है। इसके अतिरिक्त, उक्त दरमान की अनुसूची 4 की टिप्पणी संख्या (ii) और (iii) के अनुसार निर्यात कार्गो के लिए निःशुल्क अवधि कार्गो के प्रचालक के परिसर में प्राप्ति की वास्तविक तारीख से आरंभ होगी और आयात कार्गो के मामले में निःशुल्क अवधि पोत से अंतिम उतरायी के पूरा होने के दिन से अगले दिन से आरंभ होनी मानी जायेगी। इस संदर्भ में, भारित औसत निःशुल्क दिवस निकालने के लिए वीपीटी द्वारा कॉलम 5 में सुविचारित दिनों में प्रहस्तन समय अपफ्रंट दरमानों के निर्धारित टिप्पणियों के अनुरूप नहीं पाया गया है। इसलिए, वीपीटी इसका परीक्षण करे और उन्हें उक्त अपफ्रंट प्रशुल्क में अनुमोदित दरमानों के उपबंधों के अनुरूप भंडारण प्रभार परिकलन में उपयुक्त सुधार करें।</p>	<p>यह सूचित किया जाता है कि भंडारण प्रभार 12 फरवरी 2009 के आदेश संख्या टीएएमपी/39/2008-वीपीटी के दरमान की टिप्पणी संख्या (ii) और (iii) के पूर्णातः अनुरूप है। इस प्रकार मान्य 11 दिनों की भारित औसत में निःशुल्क समय के साथ कार्गो लदान/उतरायी समय भी शामिल है, जिसके दौरान कुछेक कार्गो भंडारण क्षेत्र में रखा रहता है। चूंकि कार्गो की कुछ मात्रा पोत प्रचालनों के दौरान भंडारण क्षेत्र में रहती है, इस समय को समग्र ठहराव समय के रूप में समझा जाता है परंतु प्रचालक के परिसर में प्राप्ति/निकासी का कार्य पूरा हो जाने के बाद ही निःशुल्क समय मान्य होता है।</p> <p>इसलिये यह पुष्टि की जाती है कि, भंडारण प्रभार का परिकलन दरमानों के अनुरूप है और कोई सुधार/परिवर्तन करने की आवश्यकता नहीं समझी जाती।</p>
(ग).	<p>इस बीच डब्ल्यूक्यूएमपीएल ने 13 मार्च, 2018 के अपने पत्र के द्वारा प्राधिकरण द्वारा मांगी गई सूचना/ स्पष्टीकरण भेजते समय, डब्ल्यूक्यूएमपीएल द्वारा प्रस्तावित संशोधित भंडारण प्रभार का प्रदर्श-IV के रूप में परिकलन भेजा है। डब्ल्यूक्यूएमपीएल द्वारा अपने 13 मार्च, 2018 के पत्र के प्रदर्श-IV के रूप में भेजे गए संबंधित भंडारण प्रभार परिकलन की एक प्रति इसके साथ संलग्न है। वीपीटी इस पर तत्काल अपनी टिप्पणी प्रस्तुत करे।</p>	<p>अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण संबंधी प्रशुल्क दिशानिर्देश 2008 बहुप्रयोजन बर्थ के लिए आयात कार्गो के लिए 5 दिन और निर्यात कार्गो के लिए 15 दिन की निःशुल्क अवधि प्रदान करते हैं। तथापि, मैसर्स डब्ल्यूक्यूएमपीएल के 13 मार्च, 2018 के पत्र में अंतर्विष्ट संशोधित भंडारण प्रभारों का परिकलन देखने पर यह पाया जाता है कि सारे कार्गो के लिए निःशुल्क अवधि 5 दिन ली गई है, इससे सारे कार्गो पर 5 दिन का निःशुल्क भंडारण होगा कार्गो चाहे आयात हो अथवा निर्यात। आयात कार्गो का अनुपात 2.09 एमटीपीए की कुल टर्मिनल क्षमता का 72% है और निर्यात कार्गो 28%।</p>
(ii).	<p>हमारे 15 फरवरी, 2018 के पत्र की मद संख्या 4(iii) (ख) में मांगी गई सूचना के संदर्भ में वीपीटी ने बताया है कि डब्ल्यूक्यूएमपीएल से अनुरोध किया गया है कि वह डब्ल्यूक्यू-6 बर्थ के निर्माण का वास्तविक व्यय प्रस्तुत करें। हमने वीपीटी से इसके बाद और कोई उत्तर प्राप्त नहीं हुआ। वीपीटी को एक बार फिर से अनुरोध है कि वह हमारे 15 फरवरी, 2018 के पत्र की मद संख्या 4(iii) (ख) में मांगी गई सूचना प्रस्तुत करें।</p>	<p>बर्थ के निर्माण पर की गई लागत/वास्तविक व्यय का व्यौरा सुग्राही ने अभी तक नहीं भेजा है। टीईएफआर के अनुसार परियोजना की अनुमानित पूंजीगत लागत 114.50 करोड़ रु. है जिसमें से 50.11 करोड़ रु. बर्थिंग कार्यकलापों और 64.39 करोड़ रु. कार्गो प्रहस्तन कार्यकलापों के लिए हैं।</p>
(iii).	<p>हमारे 15 फरवरी, 2018 के पत्र की मद संख्या 4 (iii) (ग) में मांगी गई सूचना के संदर्भ से वीपीटी ने स्पष्ट किया है कि 40 मीटर लंबी बर्थ की लागत (ढहाने की लागत और</p>	<p>सुग्राही मैसर्स डब्ल्यूक्यूएमपीएल ने 8 मार्च 2017 के पत्र के द्वारा बताया है कि आईआईटी के अनुमोदित डिजाइन के अनुसार, यह अपेक्षित है कि नई बर्थ वर्तमान डब्ल्यूक्यू-7 के</p>

<p>डब्ल्यूक्यू-7 के पुनर्निर्माण) डब्ल्यूक्यू-6 का हिस्सा बन गयी जो कुल 255 मीटर लंबी है। मद संख्या 3.2 में मांगी गई सूचना के प्रत्युत्तर में बतायी गई डब्ल्यूक्यू-7 बर्थ की 40 मीटर लंबी बर्थ को ढहाने और पुनर्निर्माण की पूंजीगत लागत वीपीटी द्वारा प्रस्तुत अनुलग्नक। (ड) में डब्ल्यूक्यू-6 0.77/जीआरटी/घंटा के बर्थ किराया परिकलन में 3.84 करोड़ रु. लिखित की गई है। तथापि, डब्ल्यूक्यूएमपीएल ने 13 मार्च, 2018 के अपने पत्र में बताया है कि डब्ल्यूक्यू-7 की 40 मीटर बर्थ लंबाई को न तो ढहाया गया है और न ही पुनर्निर्माण किया गया है। इस प्रकार, पत्तन और डब्ल्यूक्यूएमपीएल द्वारा दी गई सूचनाओं में परस्पर विरोध है। वीपीटी न्यायात्मक स्थिति का पता लगाये और स्पष्टीकरण प्रस्तुत करें। इसलिए पहले मांगी गई सूचना/स्पष्टीकरण को दोहराया जाता है।</p> <p>यदि वीपीटी द्वारा भेजी (जाने वाली) सूचना/स्पष्टीकरण वीपीटी द्वारा 18 मार्च, 2018 के पत्र के द्वारा भेजी गई सूचना से भिन्न है तो वीपीटी को अनुलग्नक। (घ) से (ड) में प्रस्तुत बर्थ किराया परिकलन को आशोधित करने पर विचार करना होगा उसकी प्रति को डब्ल्यूक्यूएमपीएल से भी साझा किया जाए जैसा संयुक्त सुनवाई में स्वीकार किया गया था।</p>	<p>रिटर्न छोर की ओर से उसके ऊपर निर्मित की जाए (लगभग 40 मीटर)। सुग्राही ने यह साफ तौर पर बताया है कि, अनुमोदित डिजाइन के अनुसार वर्तमान डैक स्लैब के लिए थोड़ी सी डिस्मैटलिंग करनी होगी और वास्तव में कर भी ली गई है।</p> <p>उपरोक्त को देखते हुए वीपीटी द्वारा दी गई सूचना पत्र संख्या आईआरएनपी/एसटीडीएस/डब्ल्यूक्यू-6/टैरिफ/2018 दिनांक 26 मार्च, 2018 सही है और आगे और कोई परिवर्तन करने की जरूरत नहीं है।</p>
--	---

14. मामले की प्रक्रिया के दौरान एकत्र की गई सूचना की समग्रता के संदर्भ से, निम्नलिखित सूचना उभर कर सामने आती है:

- (i). मामले का संसाधन वेस्ट क्वे मल्टीपोर्ट प्रा.लि. (डब्ल्यूक्यूएमपीएल) द्वारा दायर 2017 की रिट चायिका संख्या 28595 का निपटान करते हुए तेलंगाना और आंध्र प्रदेश राज्यों के हैदराबाद स्थित माननीय उच्च न्यायालय के 14 दिसंबर 2017 के आदेश के अनुपालन में किया गया है और इस प्राधिकरण को निदेश दिया कि डब्ल्यूक्यूएमपीएल द्वारा इस प्राधिकरण के समक्ष 16 जून 2017 और 30 जून, 2017 के अभ्यावेदनों पर विचार करके निपटान करे और याचिकाकर्ता अर्थात् डब्ल्यूक्यूएमपीएल और विशाखापट्टणम पत्तन न्यास (वीपीटी) को सुनवाई का एक अवसर प्रदान करे।
 - (ii). डब्ल्यूक्यूएमपीएल के 16 जून, 2017 और 30 जून, 2017 के अभ्यावेदनों का विश्लेषण आरंभ करने से पूर्व, यहां यह उल्लेख करना समीचीन होगा कि इस प्राधिकरण द्वारा पारित 12 फरवरी 2009 का प्रशुलक आदेश टीएएमपी/39/2008-वीपीटी बहु कार्गो प्रहस्तन बर्थ के लिए विशाखापट्टणम पत्तन के भीतर हार्बर के उत्तरी आर्म में डब्ल्यूक्यू-6 बर्थ के लिए अप्रेंट प्रशुलक का अनुमोदन प्राप्त करने के वीपीटी के तत्कालीन प्रस्ताव पर आधारित था। इस प्राधिकरण द्वारा उक्त आदेश पोट परिवहन मंत्रालय द्वारा महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 की धारा 111 के अंतर्गत 12 फरवरी 2008 के पत्र संख्या पीआर-14019/25/2007-पीजी द्वारा सार्वजनिक निजी भागीदारी (पीपीपी) के लिए अप्रेंट प्रशुलक नियतन की अप्रेंट प्रशुलक निर्धारण नीति 2008 के अनुपालन में पारित किया गया था। वीपीटी ने वेस्ट क्वे-6 बर्थ का विकास कार्य वेस्ट क्वे मल्टीपोर्ट प्रा.लि. (डब्ल्यूक्यूएमपीएल) को डिजाइन, निर्माण, वित्त, प्रचालन और भंडारण (डीवीएफओटी) आधार पर 30 वर्ष की अवधि के लिए अवार्ड किया गया। 2008 के उक्त दिशानिर्देशों के खंड 2.9.1 और 2.9.2 के अनुसार डब्ल्यूक्यूएमपीएल ने मई 2015 में अपने प्रचालन आरंभ करने से पूर्व अपने नाम से दरमानों की अधिसूचना के लिए इस प्राधिकरण को संपर्क किया। अप्रेंट प्रशुलक निर्धारण दिशानिर्देश 2008 के खंड 2.8 के अनुसार, अप्रेंट निर्धारित प्रशुलक कैप्स 30 वर्ष की संपूर्ण परियोजना अवधि के दौरान सूचकांकन के अधीन होंगे। दिशानिर्देशों के उक्त उपबंधों के अनुपालन में, 4 सितंबर 2015 के आदेश संख्या टीएएमपी/49/2015-वीपीटी के द्वारा 12 फरवरी 2009 के प्रशुलक आदेश में इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित अधिसूचना अप्रेंट प्रशुलक को सूचकांकित करने के पश्चात् डब्ल्यूक्यूएमपीएल के नाम से अधिसूचित किया था।
- यहां यह उल्लेख करना भी समीचीन होगा कि याचिकाकर्ता द्वारा रिटयाचिका दायर करने से पूर्व भी, इस प्राधिकरण के 12 फरवरी 2009 के आदेश में अनुमोदित बर्थिंग सेवाओं और भंडारण प्रभारों के अप्रेंट प्रशुलक को घटाने के लिए डब्ल्यूक्यूएमपीएल के 16 जून 2017 का अभ्यावेदन वीपीटी को इस अनुरोध के साथ भेजा गया था कि वह डब्ल्यूक्यूएमपीएल के अभ्यावेदन पर अपनी टिप्पणियां दें। तथापि, वीपीटी ने उस समय कोई उत्तर नहीं दिया। अतः डब्ल्यूक्यूएमपीएल के अभ्यावेदन पर वीपीटी की टिप्पणियों के अभाव में उस समय कोई कार्रवाई नहीं की जा सकी। अब 14 दिसंबर 2017 के माननीय न्यायालय के निदेश प्राप्त हुए हैं जो इस प्राधिकरण पर बाध्यकर हैं। साथ ही, पोट

परिवहन मंत्रालय द्वारा महापत्तन न्यास अधिनियम की धारा 111 के अंतर्गत जारी अप्रेंट प्रशुल्क निर्धारण दिशानिर्देश 2008 का खंड 2.8 अनुबद्ध करता है कि इस प्राधिकरण द्वारा एक बार निर्धारित अप्रेंट प्रशुल्क 30 वर्ष की संपूर्ण अवधि में केवल सूचकांकन के अधीन होंगे और इस प्राधिकरण द्वारा निर्धारित अप्रेंट प्रशुल्कों का परियोजना अवधि के दौरान संशोधन की कोई गुंजाईश नहीं है। जब इस मामले में एमओएस की सलाह मांगी गई तो एमओएस ने 30 जनवरी 2018 के अपने पत्र संख्या 8 (4)/2015-टीएएमपी के द्वारा इस प्राधिकरण के डब्ल्यूक्यूएमपीएल की याचिका का निपटान वीपीटी से प्राप्त टिप्पणियों के आलोक में और माननीय उच्च न्यायालय के निदेशानुसार करने का अनुरोध किया।

जैसा पूर्वगामी पैराओं में चर्चा की गई है, माननीय उच्च न्यायालय के 14 दिसंबर 2017 के आदेश के अनुपालन में इस प्राधिकरण से डब्ल्यूक्यूएमपीएल और वीपीटी को सुनवाई का एक अवसर प्रदान करने के पश्चात् डब्ल्यूक्यूएमपीएल के 16 जून, 2017 और 30 जून 2017 के अभ्यावेदन पर विचार करने की अपेक्षा की गई है। डब्ल्यूक्यूएमपीएल के 16 जून 2017 और 30 जून 2017 के अभ्यावेदनों की प्रतियां वीपीटी को उनकी टिप्पणियों को भी उन पर टिप्पणियों के लिए डब्ल्यूक्यूएमपीएल को भेजा गया था। इसके अतिरिक्त, माननीय उच्च न्यायालय के 14 दिसंबर 2017 के आदेश के अनुपालन में, 5 फरवरी 2018 को एक संयुक्त सुनवाई का आयोजन किया गया और डब्ल्यूक्यूएमपीएल के 16 जून 2017 तथा 30 जून 2017 के अभ्यावेदनों पर संयुक्त सुनवाई में डब्ल्यूक्यूएमपीएल तथा वीपीटी को सुनवाई का अवसर प्रदान किया गया।

डब्ल्यूक्यूएमपीएल ने निर्धारित निःशुल्क अवधि (5 दिन आयात कार्गो के लिए और 15 दिन निर्यात कार्गो के लिए) की समाप्ति के पश्चात् डब्ल्यूक्यूएमपीएल द्वारा 16 जून, 2017 के अभ्यावेदन में 0.30 रु. /टन/दिन पहले स्लैब के लिए अर्थात् पहला सप्ताह और 0.45 रु./ टन/ दिन दूसरे स्लैब (दूसरा सप्ताह) और दूसरे स्लैब के आगे 0.60 रु. प्रति टन प्रति दिन के प्रस्तावित भंडारण प्रभार के संशोधन की विस्तृत गणना प्रस्तुत नहीं की है। मुद्दा उठाये जाने पर डब्ल्यूक्यूएमपीएल ने 13 मार्च, 2018 के अपने पत्र में और 16 जून 2017 के अपने अभ्यावेदन में प्रस्तावित संशोधित भंडारण प्रभार की गणना प्रस्तुत की है। 13 मार्च 2018 के अपने पत्र में डब्ल्यूक्यूएमपीएल द्वारा भेजा गई सूचना में कुछ कमियां पाई गई थी। हमारे 28 मार्च 2018 के पत्र के द्वारा डब्ल्यूक्यूएमपीएल को उप बिंदुओं पर अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण भेजने का अनुरोध किया गया जो डब्ल्यूक्यूएमपीएल के 13 मार्च 2018 पत्र से उठे थे। डब्ल्यूक्यूएमपीएल ने 5 अप्रैल 2018 और 17 अप्रैल 2018 के अनुस्मारकों के पश्चात् 7 मई 2018 को उत्तर दिया।

इसके अतिरिक्त, मामले की परामर्शी प्रक्रिया के दौरान वीपीटी ने 26 मार्च 2018 के अपने पत्र के द्वारा बर्थ किराया परिकलन और 12 फरवरी, 2009 के आदेश में अनुमोदित भंडारण प्रभार में गलती को देखते हुए भंडारण प्रभार के संशोधन का प्रस्ताव भेजा। वीपीटी द्वारा 26 मार्च, 2018 के अपने पत्र में भेजी गई सूचना और भंडारण प्रभार परिकलन में कुछ कमियां पायी गई। इसलिए, वीपीटी को हमारे 5 अप्रैल 2018 के पत्र के द्वारा वीपीटी के 26 मार्च, 2018 के पत्र से उठी कमियों के बारे में अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण भेजने का अनुरोध किया गया। इसके बाद 17 अप्रैल 2018 और 3 मई 2018 को अर्धशासकीय पत्र के द्वारा अनुस्मारक भेजे गए। वीपीटी ने 4 मई, 2018 को अपना उत्तर भेजा।

इस प्रकार, इस मामले को प्राधिकरण द्वारा उसकी अंतिमता के लिए डब्ल्यूक्यूएमपीएल की दलीलों और लाइसेंस प्रदायक पत्तन के 7 मई 2018 और 4 मई, 2018 को प्राप्त उत्तरों के आधार पर आगे बढ़ाया जा सका। यह प्राधिकरण अब डब्ल्यूक्यूएमपीएल के 16 जून, 2017 और 30 जून, 2017 के अभ्यावेदनों पर माननीय उच्च न्यायालय द्वारा यथानिर्देशित, सुविचार और निपटान के लिए आगे बढ़ता है।

(iii). (क). डब्ल्यूक्यूएमपीएल ने 16 जून, 2017 के अपने अभ्यावेदन में निम्नलिखित पर विचार करने के लिए इस प्राधिकरण को अनुरोध किया था-

(क). इस प्राधिकरण द्वारा 12 फरवरी, 2009 के आदेश संख्या टीएएमपी/39/2008-वीपीटी में अनुमोदित बर्थ किराया प्रभारों के अप्रेंट प्रशुल्क कैप्स को संशोधित करें और फलस्वरूप 4 सितंबर 2015 के आदेश संख्या टीएएमपी/49/2015-वीपीटी में डब्ल्यूक्यूएमपीएल के नाम से अधिसूचित सूचकांकित दरमानों में वीपीटी की वर्तमान सोपाधिकताओं को विधिवत् हिसाब में लेने के बाद डब्ल्यूक्यूएमपीएल द्वारा प्रस्तुत बर्थ किराया प्रभारों के विस्तृत परिकलन के आधार पर संशोधन करें। 12 फरवरी 2009 के आदेश में अनुमोदित बर्थ किराया प्रभारों और 4 सितंबर 2009 के आदेश में अधिसूचित सूचकांकित बर्थ किराया की तुलना में 16 जून 2017 के अभ्यावेदन में डब्ल्यूक्यूएमपीएल द्वारा प्रस्तावित संशोधित (घटा हुआ) बर्थ किराया जैसा पहले के पैराओं में चर्चा की गई है, तुरंत संदर्भ के लिए नीचे सारणीबद्ध किया जाता है:—

(दर रु. में प्रति घंटा प्रति दिन)

क्र.सं.	प्रशुल्क आदेश संख्या और तारीख	विवरण	12 फरवरी 2009 के आदेश द्वारा अनुमोदित बर्थ किराया प्रभार (राजपत्र संख्या 26 के अनुसार) क्रमांक 1 के लिए संगत	डब्ल्यूक्यूएमपीएल द्वारा अपने 16.6.2017 के अभ्यावेदन में प्रस्तावित बर्थ किराया प्रभार
1	वीपीटी के प्रस्ताव के आधार पर डब्ल्यूक्यू-6 बर्थ के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क अनुमोदित करते हुए इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित 12 फरवरी 2009 का प्रशुल्क आदेश संख्या टीएएमपी/39/2008-वीपीटी	विदेशगामी पोत	₹0.76	₹0.37
		तटीय पोत	₹0.46	₹0.22
2	35.08% का सूचकांकन लागू करने के पश्चात् डब्ल्यूक्यूएमपीएल के नाम में दरमानों की अधिसूचना संबंधी 4 सितंबर 2015 का प्रशुल्क आदेश संख्या टीएएमपी/49/2015-वीपीटी	विदेशगामी पोत	₹1.03	₹0.50
		तटीय पोत	₹0.62	₹0.30

(ख). शुद्धि सुधार के लिए यानी इस प्राधिकरण के 12 फरवरी, 2009 के आदेश संख्या टीएएमपी/39/2008-वीपीटी और परिणामस्वरूप डब्ल्यूक्यूएमपीएल के नाम में सूचकांकित अधिसूचित दरमान के 4 सितंबर, 2015 के आदेश संख्या टीएएमपी/49/2015-वीपीटी द्वारा अनुमोदित भंडारण प्रभार में घटौती करना डब्ल्यूक्यूएमपीएल द्वारा 30 जून 2017 के पत्र में चाहा गया संशोधित भंडारण प्रभार नीचे दिया जा रहा है:—

(दर रु. में प्रति टन प्रति दिन)

विवरण	डब्ल्यूक्यूएमपीएल द्वारा अपने 16 जून 2017 के अभ्यावेदन में प्रस्तावित भंडारण प्रभार
निशुल्क अवधि की समाप्ति के पश्चात् प्रथम सप्ताह	₹0.30
निशुल्क अवधि की समाप्ति के पश्चात् दूसरा सप्ताह	₹0.45
दूसरे सप्ताह से आगे	₹0.60

डब्ल्यूक्यूएमपीएल द्वारा प्रस्तुत भंडारण प्रभार की तदनंतर गणना से यह देखा गया है कि डब्ल्यूक्यूएमपीएल द्वारा चाहा गया उक्त भंडारण प्रभार सितंबर 2015 के प्रशुल्क आदेश में डब्ल्यूक्यूएमपीएल के नाम में अधिसूचित दरमानों के हवाले से है।

- (ग). 30 जून, 2017 के अभ्यावेदन में, डब्ल्यूक्यूएमपीएल ने 16 जून, 2017 के अपने अभ्यावेदन का हवाला दिया है और इस प्राधिकरण को बर्थ किराया प्रभार और भंडारण प्रभारों के संशोधन के आदेश द्वारा प्रशुल्क कैप्स में घटौती को तत्काल अधिसूचित करने का अनुरोध किया है।

(iii). (ख). **इस प्राधिकरण द्वारा 12 फरवरी 2009 के अप्रेंट प्रशुल्क आदेश तथा 4 सितंबर, 2015 के आदेश में अनुमोदित बर्थ किराया प्रभारों में संशोधन (यानी घटौती) का विश्लेषण:**

- (क). दिशानिर्देशों के अनुलग्नक V के खंड 4.4 के अनुसार अप्रेंट बर्थ किराये में सुविचारित किये जाने वाली बर्थ की पूंजीगत लागत में बर्थ की निर्माण लागत, और बर्थ के साथ किये जाने वाले निकर्षण की लागत, यदि कोई हो, शामिल होती है। पत्तन द्वारा अप्रेंट प्रशुल्क निर्धारण का अपना प्रस्ताव प्रस्तुत करते समय डब्ल्यूक्यू-6 परियोजना की 114.37 करोड़ रु. की कुल पूंजीगत लागत में वीपीटी द्वारा पहले से विकसित 40 मीटर निर्मित बर्थ लंबाई और अन्य अवसंरचना विकास की 10.51 करोड़ रु. की अप्रेंट राशि को पत्तन द्वारा जोड़ा गया है। जैसा फरवरी 2009 के प्रशुल्क आदेश के पैरा 5.2 (vi) (क) में चर्चा की गई है, पत्तन ने मामले की प्रक्रिया के दौरान, स्पष्ट किया कि डब्ल्यूक्यू-6 बर्थ की लंबाई 255 मीटर है। 255 मीटर की कुल बर्थ लंबाई में से 40 मीटर बर्थ लंबाई मौजूदा डब्ल्यूक्यू-7 बर्थ के साथ तट सुरक्षा रूप में पहले ही निर्मित की गई थी। 215 मीटर की शेष बर्थ लंबाई को अब निर्मित किया जाना है। अतः 255 की डब्ल्यूक्यू-6 बर्थ लंबाई के हिस्से 40 मीटर बर्थ लंबाई के निर्माण के लिए वीपीटी द्वारा 10.51 करोड़ रु. पहले ही खर्च किए गए हैं और पहले से विकसित अन्य अवसंरचना जैसे सीमाशुल्क कम्पाउंड दीवार का निर्माण, वैकल्पिक कोयला स्टैकिंग क्षेत्र का विकास, मृदा जांच आदि रियायत-प्राप्तकर्ता द्वारा भुगतान की जाने वाली अप्रेंट शुल्क रूप में प्रस्तावित किया गया है।

इस प्राधिकरण ने, फरवरी, 2009 का अप्रेंट प्रशुल्क आदेश पारित करते समय, बर्थ की पूंजीगत लागत के एक भाग के रूप में इस मद पर सुविचार किया जैसा वीपीटी ने प्रस्ताव किया था। इसके अतिरिक्त, जैसा उक्त आदेश के पैरा 10 (vi) (क) में दर्ज किया गया है, हालांकि पत्तन ने इस भुगतान को अप्रेंट शुल्क के रूप में उल्लिखित किया है, परंतु यह स्वीकार करना होगा कि यह प्रचालक को उपलब्ध कराए गए निर्मित बर्थ का हिस्सा है अन्यथा इसके निर्माण पर प्रचालक ने खर्च किया होता। वर्तमान मामले में, चूंकि बर्थ किराया प्रचालक द्वारा वसूल किया जाएगा, इसलिए प्राधिकरण ने बर्थ की कुल लागत पर विचार करना तर्कसंगत ठहराया जिसमें बर्थ लागत के हिस्से के रूप में वीपीटी को देय 10.51 करोड़ रु. शामिल है। इसलिए डब्ल्यूक्यूएमपीएल का यह तर्क कि अप्रेंट प्रशुल्क निर्धारण दिशानिर्देश 2008 को ठीक से लागू नहीं किया गया है, सही प्रतीत नहीं होता।

- (ख). डब्ल्यूक्यूएमपीएल की दलील है कि फरवरी 2009 के प्रशुल्क आदेश में 0.76 रु. प्रति जीआरटी प्रति घंटा बर्थ किराया निर्धारण के परिकलन में सुविचारित 10.51 करोड़ रु. के अप्रेंट शुल्क जैसा ऊपर बताया गया है, वीपीटी द्वारा 40 मीटर बर्थ लंबाई के निर्माण और अन्य अवसंरचनात्मक सुविधाओं के विकास पर व्यय किया गया है। 10.51 करोड़ रु. के अप्रेंट शुल्क में दो तत्व शामिल हैं; एक 40 मीटर बर्थ लंबाई के 3.71 करोड़ रु. (स्टील पाइप वालिंग की लागत और स्लोप प्रोटेक्शन की लागत सहित) और दूसरा सड़कें, निकास, प्रकाश, पुलियां, भूमि खुदायी, निकर्षण आदि जैसी अवसंरचनात्मक सुविधाओं के विकास पर 6.80 करोड़ रु. का अप्रेंट शुल्क अन्य सुविधाओं के लिए है जो स्पष्ट रूप से 40 मीटर बर्थ की लम्बाई से सम्बद्ध है। डब्ल्यूक्यूएमपीएल की 10.51 करोड़ रुपये निकालने की दलील इस स्थिति पर आधारित है कि उनके द्वारा भुगतान किया गया 6.80 करोड़ रुपये का अप्रेंट प्रशुल्क अन्य सुविधायों के लिये हैं जैसे सड़कें, निकास, प्रकाश, पुलियां, भूमि खुदायी, निकर्षण आदि जो वीपीटी द्वारा उपलब्ध कराये गए हैं न कि वर्तमान 40 मीटर बर्थ लंबाई के लिए और शेष 3.71 करोड़ रु. इस आधार पर निकाले जाए कि डब्ल्यूक्यू-6 बर्थ वर्तमान 40 मीटर बर्थ लंबाई के ऊपर बनायी गई है जिसके लिए डब्ल्यूक्यूएमपीएल दावा करता है कि उन्होंने कोई भुगतान नहीं किया। चूंकि 6.80 करोड़ रु. वीपीटी द्वारा खर्च किये गए हैं और डब्ल्यूक्यू-6 बर्थ से संबंधित अवसंरचनात्मक सुविधाओं के विकास के लिए वीपीटी द्वारा दावा किया गया है। डब्ल्यूक्यूएमपीएल ने उनकी प्रतिपूर्ति कर दी है। बर्थ किराया निकालने के परिकलन में से 6.80 करोड़ रु. की राशि को निकालना उपयुक्त प्रतीत नहीं होता। जहां तक 3.71 करोड़ रु. की शेष राशि का संबंध है, डब्ल्यूक्यूएमपीएल ने 255 मीटर लंबी डब्ल्यूक्यू-6 बर्थ का निर्माण किया है जो आंशिक रूप से या पूर्णतः 40 मीटर की वर्तमान बर्थ लंबाई, वीपीटी द्वारा उपलब्ध करायी गई, को ढहा कर बनायी गई है। यह ध्यान देने

योग्य है कि वीपीटी ने पुष्टि की है कि 40 मीटर बर्थ लंबाई का जो पहले डब्ल्यूक्यू-7 बर्थ का हिस्सा थी, डब्ल्यूक्यूएमपीएल द्वारा पुनर्निर्माण किया गया है। वीपीटी ने यह और निवेदन किया है कि डब्ल्यूक्यूएमपीएल को उपलब्ध करायी गई 40 मीटर बर्थ को यदि डब्ल्यूक्यूएमपीएल द्वारा बनाया जाता तो लागत 10.00 करोड़ रु. के आस-पास आती। इसमें कोई संदेह नहीं है कि 40 मीटर बर्थ लंबाई डब्ल्यूक्यू-6 की 255 मीटर लंबाई का एक भाग है जिसे अब डब्ल्यूक्यूएमपीएल द्वारा बर्थ प्रचालित किया जा रहा है। ऐसा है तो, 40 मीटर बर्थ लंबाई की अनुमानित लागत जो 3.71 करोड़ रु. है, को बर्थ किराया परिकलन में लिया जाना सही है। इसके अतिरिक्त, डब्ल्यूक्यूएमपीएल द्वारा यह प्रमाणित भी नहीं किया गया है कि डब्ल्यूक्यूएमपीएल द्वारा डब्ल्यूक्यू-6 बर्थ की निर्माण लागत 39.47 करोड़ रु. है न कि 2009 के प्रशुल्क आदेश में सुविचारित 49.98 करोड़ रु. जिसके आधार पर डब्ल्यूक्यूएमपीएल बर्थ किराया प्रभारों में घटौती चाहता है।

आगे और उल्लेख करना समीचीन होगा कि डब्ल्यूक्यू-6 बर्थ के अप्रकट प्रशुल्क निर्धारण में वीपीटी द्वारा आकलित और फरवरी 2009 आदेश में इस प्राधिकरण द्वारा सुविचारित परियोजना की कुल पूंजीगत लागत 114.37 करोड़ रु. है जिसमें 49.98 करोड़ रु. बर्थ की पूंजीगत लागत है और 64.39 करोड़ रु. कार्गो प्रहस्तन कार्यकलापों के लिए हैं। उक्त आदेश में अप्रकट प्रशुल्क का निर्धारण करते समय 114.37 करोड़ रु. पर 16% की दर से 18.29 करोड़ रु. नियोजित पूंजी पर प्रतिफल अनुज्ञेय था। उसके प्रति डब्ल्यूक्यूएमपीएल के वर्ष 2015-16 के वार्षिक लेखा परीक्षित लेखाओं में वर्ष 2015-16 लिए वास्तविक पूंजी 198.69 करोड़ रु. है। समतुल्य समान तुलना के प्रयोजन से, वर्ष 2015-16 की वास्तविक पूंजी 35.08% पर असूचकांकित किये गए हैं (सितंबर, 2015 में डब्ल्यूक्यूएमपीएल के नाम से दरमानों को अधिसूचित करने पर लागू करने के लिए अपनाया गया सूचकांकन कारक), पूंजी आंकड़े 147.09 करोड़ रु. निकलते हैं, जो अप्रकट प्रशुल्क निर्धारण में सुविचारित 114.37 की परियोजना की कुल पूंजीगत लागत से भी अधिक पाये गए हैं।

उक्त कारणों से, बर्थ की पूंजीगत लागत को 39.47 करोड़ रु. के निचले स्तर पर सुविचार करने का कोई औचित्य नहीं है।

- (ग). बर्थ किराया परिकलन में डब्ल्यूक्यूएमपीएल द्वारा उठाया गया एक और मुद्दा पोत के जीआरटी के संबंध में है। फरवरी 2009 में अप्रकट प्रशुल्क निकालते समय बर्थ किराया परिकलन में इस प्राधिकरण द्वारा सुविचारित पोत का औसत जीआरटी वीपीटी के प्रस्ताव के आधार पर था। वीपीटी का 10 जुलाई 2008 के वीपीटी के मूल प्रस्ताव, जिसे हमारे 9 सितंबर 2008 के पत्र संख्या टीएएमपी/39/2008-वीपीटी के द्वारा मैसर्स एबीजी इन्फ्रालॉजिस्टिक्स लि. (जिसका डब्ल्यूक्यूएमपीएल में हित है) सहित सभी प्रयोक्ताओं/प्रयोक्ता संगठनों और भावी बोली लगाने वालों को टिप्पणियों के लिए परिचालित किया गया था, जिसमें वीपीटी ने बर्थ किराया परिकलन के लिए सीपी कोक के लिए 18550 जीआरटी लैम कोक के लिए 29000, स्टील के लिए 11,300 और ग्रेनाइट के लिए 15000 जीआरटी का आकलन किया था। हमने अपने अभिलेख से देखा है कि मैसर्स एबीसी इन्फ्रालॉजिस्टिक्स लि. ने वीपीटी स्थित डब्ल्यूक्यू-6 बहुप्रयोजन बर्थ के लिए अप्रकट प्रशुल्क के निर्धारण के लिए हितधारकों के साथ इस प्राधिकरण द्वारा आरंभ की गई परामर्शी प्रक्रिया के दौरान बर्थ किराया आकलन में वीपीटी द्वारा सुविचारित जीआरटी पर कोई टिप्पणी नहीं की थी। डब्ल्यूक्यूएमपीएल द्वारा सीपी कोक के लिए 32058 टन, लैम कोक के लिए 38207 टन, स्टील के लिए 28863 टन और ग्रेनाइट के लिए 19258 टन के पोतों के उच्च जीआरटी पर सुविचार करने का किया गया निवेदन, इस परियोजना के अप्रकट प्रशुल्क निर्धारण की परामर्शी प्रक्रिया के दौरान उल्लेख नहीं किया गया था जिसके आधार पर फरवरी 2009 के प्रशुल्क आदेश को अंतिम रूप दिया गया था।

इस मामले की संक्रिया के दौरान लाइसेंसर होने के नाते प्रस्तावक पत्तन से जब टिप्पणियां मांगी गईं, वीपीटी ने बताया है अप्रकट प्रशुल्क प्रस्ताव में वर्ष 2008 में सुविचारित पोत का औसत जीआरटी वर्ष 2005-06, 2006-07 और 2007-08 के दौरान दर्ज औसत जीआरटी उच्चतम था और जो पोत आकार और पूर्वानुमानों में नवीनतम प्रवृत्तियों से प्राप्त किया गया था। वीपीटी ने निश्चयपूर्वक कहा कि 2008 में अप्रकट प्रशुल्क निर्धारण करते समय, यह संभव नहीं है कि किसी सुविधा के विकास के पश्चात वास्तव में आने वाले पोतों के सही आकार का अनुमान और संकल्पना की जा सके। वीपीटी ने सही ही कहा है कि अप्रकट प्रशुल्क की अधिसूचना के 6 वर्षों से

भी अधिक समय के बाद डब्ल्यूक्यू-6 बर्थ को वर्ष 2015 में प्रचालन में लाया गया और टर्मिनल पर प्रहस्तित पोतों के वास्तविक आकार प्रशुल्क प्रस्ताव प्रस्तुत करते समय के पोतों के सुविचारित आकार के साथ मेल नहीं भी खा सकते। वीपीटी ने सुस्पष्ट रूप से यह कहा है कि अपफ्रंट प्रशुल्क के निर्धारण के समय सुविचारित अनुमानित प्रतिमानों से किसी प्रतिमान के संबंध में प्राप्त वास्तविक स्थिति में परिवर्तित होने को परियोजना जोखिम के रूप में देखा जा सकता है और इसे गलती नहीं समझा जाना चाहिए और इसलिए, डब्ल्यूक्यूएमपीएल की टिप्पणी कि जीआरटी सोपाधिकताएं गलत हैं मान्य नहीं है।

यहां यह बताना भी समीचीन है कि, जबकि डब्ल्यूक्यूएमपीएल ने अपने बर्थ किराया परिकलन में पोत के औसत जीआरटी को आशोधित किया है, इसने अन्य प्रतिमानों को जैसे, पोत का पार्सल आकार, प्रहस्तन दर, बर्थ पर पोत ठहरने के दिनों की संख्या आदि में आशोधन नहीं किया है, जो पोत के औसत जीआरटी में परिवर्तन के साथ परिवर्तित होते हैं। वीपीटी ने बताया है कि एक बार डब्ल्यूक्यू-7 बर्थ के प्रचालन में आ जाने पर, डब्ल्यूक्यू-6 बर्थ बड़े आकार के पोतों के प्रहस्तन के लिए आरामदायक जगह नहीं रह जायेगी। वीपीटी ने यह भी पाया है कि 30 वर्ष लंबी परियोजना के दौरान, पूरी परियोजना अवधि के लिए पोत का आकार एक समान नहीं रह सकता।

- (घ). उक्त विश्लेषण और यह मान्य करते हुए कि फरवरी 2009 के आदेश में अनुमोदित बर्थ किराया प्रभारों के परिकलन में डब्ल्यूक्यूएमपीएल द्वारा इंगित की गई अशुद्धियां वास्तव में कोई अशुद्धि नहीं हैं इसलिए शुद्धि सुधार करने का कोई मामला नहीं बनता यानी फरवरी 2009 आदेश में अनुमोदित बर्थ किराया प्रभारों में अपफ्रंट प्रशुल्क कैप्स में घटौती।

अपफ्रंट प्रशुल्क आदेश के पैरा 1.2. (vii) के अनुसार, डब्ल्यूक्यूएमपीएल के दरमानों में निर्धारित दरें अधिकतम स्तर हैं। डब्ल्यूक्यूएमपीएल कम दरें भी प्रभारित कर सकता है। इस प्रकार, अनुमोदित दरमानों के अनुसार, डब्ल्यूक्यूएमपीएल को, यदि चाहे तो, बर्थ किराया प्रभारों की कम दर प्रभारित करने की शिथिलता प्राप्त है।

- (ङ). जहां तक, डब्ल्यूक्यूएमपीएल द्वारा वीपीटी विजाग सीपोर्ट प्रा.लि. (वीएसपीएल), अदानी कोक टर्मिनल प्रा.लि. (एवीसीटीपीएल) (वीपीटी में बीओटी) और विजाग जनरल कार्गो बर्थ प्रा.लि. (वीजीसीबीपीएल) की बर्थों में निर्धारित बर्थ किराया प्रभारों की की गई तुलना का संबंध है, यह स्पष्ट किया जाता है कि वीपीटी के स्वामित्व और वीएसपीएल की बर्थों का बर्थ किराया निर्धारण, गहरे ड्राफ्ट के साथ डब्ल्यूक्यू-6 जैसी नई बर्थ की अपेक्षा, ह्रासित मूल्य को हिसाब में लेने के बाद किया गया है। इसके अतिरिक्त, वीजीसीबीपीएल और एवीसीटीपीएल के बर्थ किराया प्रभार अनुमानित पूंजीगत निवेश, वार्षिक राजस्व अपेक्षा, इष्टतम क्षमता आदि के भिन्न आकलित स्तरों पर आधारित है, जैसा उन परियोजनाओं में संकल्पना की गई थी अतः डब्ल्यूक्यूएमपीएल द्वारा बर्थ किराया प्रभारों में की गई समतुल्य तुलना नहीं बनती।

(iv). **भंडारण प्रभार को घटाने के डब्ल्यूक्यूएमपीएल के प्रस्ताव का विश्लेषण:**

- (क). प्रस्तुत मामले में, इस प्राधिकरण को माननीय उच्च न्यायालय से विशिष्ट निदेश हैं कि डब्ल्यूक्यूएमपीएल के अभ्यावेदन पर सुविचार करें, जिसमें एक मद भंडार प्रभार में अशुद्धि सुधार से संबंधित है और मामले को एक समयबद्ध ढंग से निपटाया जाए। मामले के संसाधन के दौरान, वीपीटी ने यह उल्लेख करते हुए कि अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण दिशानिर्देश 2008 के अंतर्गत भंडारण प्रभार नियत करने के मुद्दे में भंडारण प्रभार को युक्तियुक्त बनाना सरकारी स्तर पर हल किया जा रहा है, वीपीटी ने स्पष्ट तौर पर प्राधिकरण से अनुरोध किया है कि यदि फरवरी 2009 के इस परियोजना के लिए इस प्राधिकरण द्वारा निर्धारित भंडारण प्रशुल्क के भंडारण परिकलन में कोई अशुद्धि रह गई है तो अनुमोदित भंडारण का अशुद्धि सुधार किया जाए।

वीपीटी ने बाद में यह उल्लेख किया कि फरवरी 2009 के आदेश में अनुमोदित भंडारण परिकलन में गलती रह गई है और उक्त आदेश में अनुमोदित भंडारण प्रशुल्क में अशुद्धि सुधार का प्रस्ताव प्रस्तुत किया जैसा पूर्व के पैरा में चर्चा की गई है। ऐसा है तो, यह प्राधिकरण भंडारण प्रभार के अशुद्धि सुधार के डब्ल्यूक्यूएमपीएल के अभ्यावेदन पर सुविचार करता है ताकि वीपीटी के तब के प्रस्ताव और फरवरी 2009 के प्रशुल्क आदेश से प्रवाहित हुई गलती को सुधारा जा सके।

- (ख). मामले के संसाधन के दौरान वीपीटी द्वारा उठाया गया मुद्दा कि वीपीटी ने अपने प्रस्ताव में “8 रु./टन/सप्ताह” का प्रस्ताव किया था, परंतु, इस प्राधिकरण ने इसे प्रथम स्लैब में “8.61 रु./टन/दिन” के रूप में अधिसूचित किया, जो वास्तव में सही नहीं है। इस संबंध में, 12 फरवरी 2009 के आदेश के पैरा 8(v)

(ग) का संदर्भ लिया है। जहां वीपीटी द्वारा प्रस्तावित भंडारण प्रभार सारणीबद्ध किये गए हैं। उक्त पैरा के अनुसार, वीपीटी ने 31 दिसंबर, 2008 के अपने संशोधित प्रस्ताव में प्रथम स्लैब के लिए "8 रु./टन/दिन" यानी निशुल्क अवधि की समाप्ति के पश्चात् पहला सप्ताह, दूसरे स्लैब के लिए 12 रु./टन/दिन का प्रस्ताव किया है यानी निशुल्क अवधि की समाप्ति के पश्चात् दूसरे सप्ताह और तीसरे सप्ताह की समाप्ति के पश्चात् तीसरे स्लैब के लिए 16 रु./टन/दिन का प्रस्ताव किया है। भंडारण प्रभार निकालने के लिए इस प्राधिकरण ने उसी पद्धति को अपनाया है जो वीपीटी ने अपनायी है। फरवरी 2009 आदेश में अनुमोदित दर में हल्की सी भिन्नता इस प्राधिकरण द्वारा उक्त आदेश में दिये गए कारणों से वीपीटी द्वारा आकलित 25.32 करोड़ रु. की वार्षिक राजस्व अपेक्षा के प्रति 26.78 करोड़ रु. की आशोधित राशि के कारण हुआ है।

(ग). जैसा वीपीटी ने उल्लेख किया है, ईक्यू-1, ईक्यू-1क बर्थों की वीपीटी की अन्य पीपीपी परियोजनाओं के लिए अप्रेंट प्रशुल्क दिशानिर्देश 2008 के अंतर्गत भंडार प्रभार निकालने के लिए जिनके प्रशुल्क प्रस्ताव डब्ल्यूक्यू-6 परियोजना के प्रशुल्क प्रस्ताव के बाद दायर किये गए थे, वीपीटी द्वारा स्लैब के भंडारण प्रभार निकालने के लिए भंडारण कार्यकलाप/इष्टतम क्षमता के हिस्से से राजस्व अपेक्षा के संविभाजन से विभक्त किया गया था ताकि प्रथम स्लैब के लिए भंडारण प्रभार आकर्षित करने वाले दिनों की संख्या द्वारा भंडारण प्रभार आकर्षित करके भंडारण प्रभार प्रति टन प्रति दिन निकाला जा सके। प्रस्तुत मामले में, डब्ल्यूक्यू-6 बर्थ के भंडारण प्रभार निकालते समय अंतिम विभाज्य कारक, अर्थात् दिनों की संख्या से विभाजित करना, वीपीटी द्वारा अपने प्रस्ताव में नहीं किया गया। वीपीटी ने स्वीकार किया कि डब्ल्यूक्यू-6 परियोजना के भंडारण प्रभार निकालते समय गलती हो गई और अब अशुद्धि में सुधार के लिए संशोधित भंडारण परिकलन प्रस्तुत किया है।

(घ). जैसा पहले बताया गया है, अप्रेंट प्रशुल्क दिशानिर्देश, 2008 के खंड 2.8 के अनुसार, अप्रेंट निर्धारित प्रशुल्क कैप्स 30 वर्ष की संपूर्ण परियोजना अवधि में सूचकांकन के अधीन रहेंगे। अप्रेंट प्रशुल्क दिशानिर्देश 2008 परियोजना अवधि के दौरान इस प्राधिकरण द्वारा नियत अप्रेंट प्रशुल्क को संशोधित करने का कोई स्कोप नहीं छोड़ा है। प्रस्तुत मामले में, डब्ल्यूक्यूएमपीएल के 16 जून 2017 और 30 जून, 2017 के अभ्यावेदनों पर विचार करने के माननीय उच्च न्यायालय के विशिष्ट निदेशों को देखते हुए और कि पत्तन द्वारा फरवरी 2009 के आदेश में भंडारण प्रभार में अशुद्धि के सुधार करने की संस्तुति को ध्यान में रखकर, यह प्राधिकरण अशुद्धि में सुधार करने को सहमत है। यह प्रक्रिया केवल फरवरी, 2009 के आदेश में डब्ल्यूक्यूएमपीएल और लाइसेंसदाता पत्तन (वीपीटी) दोनों द्वारा भंडारण प्रभार परिकलन में पाई गई अशुद्धि के सुधार तक सीमित रहेगी।

(व). (क). जहां तक डब्ल्यूक्यूएमपीएल द्वारा प्रस्तुत संशोधित भंडारण परिकलन का संबंध है, यह देखा जाता है कि डब्ल्यूक्यूएमपीएल और वीपीटी दोनों ने ही भंडार प्रभार आकर्षित करने वाली इष्टतम कार्गो क्षमता, के 30% पर सुविचार किया है जो वीपीटी द्वारा भंडारण परिकलन में अपनायी गई पद्धति के अनुरूप है और इस प्राधिकरण ने भी फरवरी 2009 के आदेश में सुविचार किया है। अन्य प्रतिमान जो भंडारण परिकलन में प्रयोग में लाया जाता है वह निशुल्क अवधि के पश्चात् भंडार सुविधा (यानी ठहराव समय) का लाभ उठाने वाले कार्गो दिवसों की संख्या है।

इसे निकालने के लिए, डब्ल्यूक्यूएमपीएल ने संशोधित भंडार परिकलन में, टर्नओवर 12 के मानक पर सुविचार किया है। डब्ल्यूक्यूएमपीएल के परिकलन के अनुसार (यानी 365/12), 5 दिन की निशुल्क अवधि सहित, टर्नओवर 12 के अनुपात को 30 दिन के ठहराव समय में परिवर्तित किया गया है। 30 दिन के औसत ठहराव समय निकाले जाने के आधार के बारे में पूछे जाने पर, डब्ल्यूक्यूएमपीएल ने कोयला टर्मिनल और लौह अयस्क टर्मिनल (एमओएस द्वारा जारी अप्रेंट प्रशुल्क दिशानिर्देश 2008 के अनुलग्नक II और III) के लिए अप्रेंट प्रशुल्क दिशानिर्देशों में निर्धारित टर्नओवर मानकों का हवाला दिया।

यहां यह उल्लेख करना समीचीन होगा कि लौह अयस्क और कोयला टर्मिनल के लिए, जबकि टर्नओवर मानक 12 निर्धारित है, निर्धारित निशुल्क दिवस का मानक 25 दिन है। बहुप्रयोजन बर्थ के लिए अप्रेंट प्रशुल्क दिशानिर्देश आयात के लिए 5 दिन और निर्यात के लिए 15 दिन की निशुल्क अवधि का मानक निर्धारित करते हैं। इसे ही फरवरी 2009 आदेश में अप्रेंट दरमानों में निर्धारित किया गया है। अप्रेंट प्रशुल्क दिशानिर्देश बहुप्रयोजन बर्थ के लिए टर्नओवर मानक निर्धारित नहीं करते क्योंकि यह लौह अयस्क और कोयला टर्मिनल से भिन्न बहुप्रयोजन बर्थ की इष्टतम यार्ड क्षमता का परिकलन निर्धारित नहीं करते। आयात कार्गो के लिए 5 दिन और निर्यात कार्गो के लिए 15 दिन का मानक फरवरी, 2009 के आदेश में अप्रेंट दरमानों में निर्धारित किया गया है। पत्तन ने बताया है कि डब्ल्यूक्यूएमपीएल द्वारा सुविचारित 30 दिन का ठहराव समय, 12 के टर्न ओवर के नार्म पर सुविचार करना मनमाना है।

अपफ्रंट प्रशुल्क निकालने के लिए वीपीटी द्वारा सुविचारित सभी प्रतिमान, बहुप्रयोजन बर्थ के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क दिशानिर्देशों में निर्धारित मानकों से हैं, तो डब्ल्यूक्यूएमपीएल द्वारा वर्तमान डब्ल्यूक्यू-6 बहुप्रयोजन कार्गो बर्थ के लिए लौह अयस्क और कोयला टर्मिनल के लिए निर्धारित मानकों में से टर्नओवर प्रमिमान के केवल एक मानक को अपनाने के लिए डब्ल्यूक्यूएमपीएल द्वारा का कारण अथवा औचित्य नहीं बताया गया है।

यहां यह दोहराना भी समीचीन होगा कि आयात कार्गो के लिए 5 दिन और निर्यात कार्गो के लिए 15 दिन की निशुल्क अवधि के मानक को फरवरी 2009 के अपफ्रंट प्रशुल्क आदेश में अधिसूचित दरमानों में निर्धारित किया गया है। जैसा वीपीटी ने सही उल्लेख किया है कि, यह देखा जाता है कि संशोधित भंडारण प्रभारों के परिकलन में डब्ल्यूक्यूएमपीएल ने सारे कार्गो के लिए (जिसके द्वारा भंडारण आकर्षित करने की संभावना है) 5 दिन की निशुल्क अवधि पर सुविचार किया है। कार्गो चाहे आयात श्रेणी का हो या निर्यात श्रेणी का। वीपीटी ने बताया है कि 2.09 एमटीपीए की कुल टर्मिनल क्षमता में आयात कार्गो का अनुपात 72% और निर्यात कार्गो 28% होता है। डब्ल्यूक्यूएमपीएल ने अपने दरमानों में निर्धारित निर्यात और आयात कार्गो की भिन्न निशुल्क अवधि लेते हुए कार्गो के ठहराव समय पर सुविचार नहीं किया है।

डब्ल्यूक्यूएमपीएल द्वारा अपनाये गए प्रतिमानों में उक्त समस्या को देखते हुए और वीपीटी द्वारा की गई विशिष्ट टिप्पणियों को ध्यान में रखते हुए कि 30 दिन का टर्नओवर मानक मनमाना है, यह प्राधिकरण डब्ल्यूक्यूएमपीएल द्वारा अपनाये गए इन प्रतिमानों पर सुविचार करने की स्थिति में नहीं है।

पत्तन द्वारा संशोधित भंडारण परिकलन में वीपीटी द्वारा निकाला गया ठहराव समय अधिक विज्ञानिक और तर्कसंगत प्रतीत होता है और इसे आगामी पैराओं में स्पष्ट किया जाता है।

- (ख). डब्ल्यूक्यूएमपीएल द्वारा प्रस्तुत प्रथम स्लैब (6-12 दिन) के लिए 0.22 रु. प्रति टन/ प्रति दिन दूसरे स्लैब (13-18 दिन) के लिए 0.333 रु./टन/ दिन और तीसरे स्लैब (20-30 दिन और उसके बाद) के लिए 0.444 रु. प्रति टन/ दिन की संशोधित प्रस्तावित दर पर भंडारण प्रभार (5 दिन की निशुल्क अवधि के पश्चात्) से अनुमानित राजस्व का अवलोकन करने पर, यह देखा जाता है कि, डब्ल्यूक्यूएमपीएल ने भंडारण प्रभार आकर्षित करने वाले कार्गो की प्रमात्रा एक समान अर्थात् 52,000 टन यानी प्रत्येक स्लैब के लिए भंडारण प्रभार आकर्षित करने वाली मासिक कार्गो क्षमता का 30% (173333*30%) ली है। चूंकि तीनों स्लैबों में प्रत्येक में से कार्गो की कुछ मात्रा हटायी जा सकती है। दूसरे और तीसरे स्लैब में भंडारण प्रभार आकर्षित करने वाला कार्गो को उस सीमा तक घटाया जा सकता है यह विचार करते हुए कि संबंधित स्लैबों में कार्गो के भंडारण प्रभार आकर्षित करने की संभावना है। उल्लेख करने पर, डब्ल्यूक्यूएमपीएल इस बात पर अड़ा रहा कि उनके 13 मार्च, 2018 के प्रस्ताव में प्रस्तुत परिकलन में कोई आशोधन अपेक्षित नहीं है। इसका अर्थ यह हुआ कि डब्ल्यूक्यूएमपीएल के परिकलन के अनुसार, संगत निशुल्क अवधि और प्रभार्य स्लैब अवधियों का कवर करते हुए कार्गो क्षमता का 30% हमेशा टर्मिनल पर बना रहेगा। परंतु वीपीटी ने स्पष्ट रूप से यह उल्लेख किया कि 30 दिन का ठहराव समय मनमाना है। पत्तन ने भंडारण क्षेत्र, स्टैक की जाने वाली मात्रा आदि को सुविचार में लेते हुए संशोधित भंडारण परिकलन की गणना प्रस्तुत की है।

- (vi). वीपीटी द्वारा प्रस्तुत परिकलन के साथ संशोधित भंडारण प्रभार के प्रस्ताव का परीक्षण करने से पूर्व, यहां यह उल्लेख करना समीचीन है कि फरवरी 2009 आदेश का संसाधन करने के दौरान, जैसा कि उक्त आदेश के दरमान शीर्षक के अंतर्गत पैरा 5.2 बिंदु संख्या (vi) (ख) और (ग) में चर्चा की गई थी, वीपीटी का ध्यान आकर्षित किये जाने पर, कि अपफ्रंट भंडारण शुल्क निकालते समय, भंडारण क्षेत्र में आयात/निर्यात कार्गो के ठहराव समय के कारक पर वीपीटी द्वारा सुविचार किया गया प्रतीत नहीं होता और कि वीपीटी को इस प्रशुल्क मद से प्रत्याशित राजस्व अपेक्षा को पूरा करने में निशुल्क अवधि से इतर कार्गो के ठहराव पर सुविचार करते हुए भंडारण प्रभार की समीक्षा और पुनर्गणना करें। पत्तन का यह दर्शाने के लिए एक परिकलन प्रस्तुत करने को कहा गया कि प्रस्तावित भंडारण दर (निशुल्क अवधि से इतर) पर भंडारण प्रभार से प्रचालक द्वारा वसूल की जाने वाली आकलित राजस्व अपेक्षा क्या होगी। तब वीपीटी ने बताया कि अप्रैल से जून 2008 तक ठहराव समय का विश्लेषण करने पर यह पता लगा कि सभी पोतों का ठहराव समय जो सीपी कोक (निर्यात) प्रहस्त करते हैं, 10 दिन से भी कम है जबकि निर्यात के मामले में स्वीकार्य निशुल्क अवधि 15 दिन है। लैम कोक के मामले में, कुछेक पोतों का ठहराव समय 7 दिन के प्रस्तावित मानक के प्रति लगभग 6 दिन है। चूंकि सुविधा बीओटी आधार पर प्रस्तावित है, जब वीपीटी ने बताया था कि पत्तन समझता है कि प्रचालक बर्थ की इष्टतम क्षमता को बढ़ाने के लिए तीव्र क्लियरेंस सुनिश्चित करेगा। इस प्रकार, पत्तन द्वारा भंडारण क्षेत्र में ठहराव समय को फैक्टर नहीं किया गया।

अब, डब्ल्यूक्यूएमपीएल के अभ्यावेदन की प्रक्रिया के दौरान वीपीटी ने बताया है कि डब्ल्यूक्यू-6 के भंडारण परिकलन में अशुद्धि रह गई है और भंडारण प्रभारों से 0.54 करोड़ रु. के आकलित एआरआर को बनाए रखते हुए और कार्गो के

ठहराव समय को सुविचार में लेने के पश्चात् शुद्धिकृत भंडारण परिकलन प्रस्तुत किया है जिसे वीपीटी द्वारा फरवरी, 2009 के आदेश में हिसाब में नहीं लिया गया था।

संशोधित भंडारण प्रभार निकालने के लिए पत्तन ने कार्गो के भंडारण के लिए रखे गए क्षेत्र को 50,000 वर्ग मीटर पर सुविचार किया है जैसा कि 12 फरवरी 2009 के आदेश के पैरा 2 (iii) (क) में सुविचारित किया गया था और भंडारण क्षेत्र की क्षमता 1.04 लाख टन मानी है। इस प्रतिमान के आधार पर और 2087435 की (2.09 एमटीपीए) इष्टतम क्षमता पर सुविचार करते हुए पत्तन ने टर्न (यानी टर्नओवर) की संख्या 20 निकाली है (2.09 एमटीपीए/1.04 लाख टन)। पत्तन 11 दिन के औसत ठहराव समय पर पहुंचा है और पत्तन ने विस्तृत गणना भी दी है जिस पर पहले के पैराओं में चर्चा की गई है।

वर्ष में 365 दिनों की संख्या लेते हुए, पत्तन ने कार्गो ठहराव समय 18 दिन निर्धारित किया है (यानी 365/20 टर्न)। प्रभार्य भंडारण दिवस 7 निकलते हैं अर्थात् 18 दिन-11 दिन। वीपीटी द्वारा प्रस्तुत भंडारण प्रभार के परिकलन से यह देखा जाता है कि पत्तन ने निशुल्क अवधि जमा दिनों में प्रहस्तन समय को ठहराव समय में लिया है और इस प्रकार 11 दिन के भारित औसत दिवस निकाले हैं।

फरवरी 2009 आदेश में अनुमोदित दरमानों में अनुसूची 4 की टिप्पणी संख्या (ii) और (iii) के अनुसार, निर्यात कार्गो के लिए निःशुल्क अवधि प्रचालक के परिसर में कार्गो की प्राप्ति की वास्तविक तारीख से शुरू होगी। आयात कार्गो के लिए निःशुल्क अवधि पोत से अंतिम उतराई के पूरा होने के दिन के अगले दिन से परिगणित होगी।

पत्तन ने पुष्टि की है कि पत्तन द्वारा प्रस्तुत भंडारण प्रभारों का परिकलन 12 फरवरी, 2009 के आदेश संख्या टीएएमपी/39/2008-वीपीटी में अप्रेंट प्रशुल्क दरमानों में निर्धारित टिप्पणी संख्या (ii) और (iii) के अनुरूप है। पत्तन ने स्पष्ट किया है कि इस प्रकार मान्य 11 दिनों की भारित औसत में निशुल्क अवधि जोड़े जाने के साथ-साथ कार्गो लदान/उतारायी समय भी शामिल है जिसके दौरान कुछ कार्गो भंडारण क्षेत्र में रखा रहता है। पत्तन ने यह भी स्पष्ट किया है कि पोत प्रचालन के दौरान कार्गो की कुछ मात्रा भंडारण क्षेत्र में रखी रहती है, इस समय को समग्र ठहराव समय के भाग के रूप में देखा जाता है परंतु निशुल्क अवधि प्रचालक के परिसर में सारे कार्गो की प्राप्ति/निकासी के पश्चात् ही आरंभ होती है।

इस प्रकार, फरवरी 2009 के आदेश में निर्धारित इष्टतम कार्गो क्षमता के 30% पर 6.2 लाख टन की कार्गो क्षमता पर भंडारण प्रभार आकर्षित होने की संभावना है और इसी प्रतिमान को बनाये रखते हुए फरवरी 2009 के आदेश में सुविचारित स्तर पर, वीपीटी प्रथम स्लैब की भंडारण दर 1.24 टन प्रति दिन (यानी 2.09 एमटीपीए x 30%= 6.2 लाख टन/ वर्ष) भंडारण प्रभार/6.2 लाख टन/प्रथम स्लैब के 7 दिन पर (0.54 करोड़ रु. एआरआर)। फरवरी 2009 आदेश में अनुपात को बनाये रखते हुए दूसरे और तीसरे स्लैब की दर प्रथम स्लैब की प्रस्तावित दर का 1.5 गुणा और 2 गुणा निकाली है।

वीपीटी द्वारा अपने 26 मार्च, 2018 के पत्र के द्वारा प्रस्तुत संशोधित भंडारण परिकलन को डब्ल्यूक्यूएमपीएल को भी उसकी टिप्पणियों के लिए भेजा गया। डब्ल्यूक्यूएमपीएल ने कोई टिप्पणी नहीं की। यह देखा जाता है कि डब्ल्यूक्यूएमपीएल ने वीपीटी द्वारा प्रस्तुत संशोधित भंडारण परिकलन पर कोई प्रतिकूल टिप्पणी भी नहीं की।

वीपीटी द्वारा प्रस्तुत गणना युक्तियुक्त प्रतीत होती है। पत्तन ने मोटे तौर पर फरवरी 2009 के आदेश में यथा सुविचारित प्रतिमान बनाये रखे हैं सिवा प्रथम स्लैब के दिनों की संख्या में कार्गो ठहराव समय कैप्चर करने के जिस पर वीपीटी ने पहले सुविचार नहीं किया था।

वीपीटी द्वारा प्रस्तुत संशोधित भंडारण प्रकलन को देखते हुए, यह प्राधिकरण 12 फरवरी, 2009 के आदेश संख्या टीएएमपी/39/2008-वीपीटी में अनुसूची 4 ख भंडारण प्रभार के अंतर्गत वीपीटी द्वारा अब प्रस्तुत प्रस्ताव के आधार पर बहुप्रयोजन बर्थ के लिए अप्रेंट प्रशुल्क अनुसूची में भंडारण प्रभारों को प्रति टन प्रति दिन आधार पर संशोधित करता है। उक्त आदेश में अनुमोदित भंडारण प्रभार और आशोधित भंडारण प्रभार नीचे सारणीबद्ध किये जाते हैं:—

ख. निशुल्क अवधि के पश्चात् भंडारण प्रभार (प्रति टन, प्रति दिन)

12 फरवरी 2009 के आदेश संख्या टीएएमपी/39/2008-वीपीटी में यथा अनुमोदित	
विवरण	दर रु. में प्रति टन प्रति दिन
प्रथम सप्ताह निशुल्क अवधि की समाप्ति के पश्चात्	8.60 रु.
दूसरा सप्ताह निशुल्क अवधि की समाप्ति के पश्चात्	12.90 रु.
दूसरे सप्ताह से आगे	17.20 रु.

“ख. निशुल्क अवधि के पश्चात् भंडारण प्रभार (प्रति टन, प्रति दिन)

12 फरवरी 2009 के आदेश संख्या टीएएमपी/39/2008-वीपीटी में अनुमोदित भंडारण प्रभार जिनमें इस प्राधिकरण द्वारा अब संशोधन किया गया है	
विवरण	दर रु. में प्रति टन प्रति दिन
प्रथम सप्ताह निशुल्क अवधि की समाप्ति के पश्चात्	1.24 रु.
दूसरा सप्ताह निशुल्क अवधि की समाप्ति के पश्चात्	1.86 रु.
दूसरे सप्ताह से आगे	2.48 रु.

भंडारण प्रभार में उक्त संशोधन के परिणामस्वरूप, 4 सितंबर, 2015 के आदेश संख्या टीएएमपी/49/2015-वीपीटी में डब्ल्यूक्यूएमपीएल के नाम में अधिसूचित दरमानों में 35.08% का सूचकांकन कारक लागू करने पर सूचकांकित भंडारण प्रभारों को भी उक्त आदेश के साथ संलग्न दरमानों में अनुसूची 4 ख- भंडारण प्रभार प्रति टन प्रति दिन संशोधित किया जाता है और संशोधित शुद्धिकृत भंडारण प्रभार नीचे सारणीबद्ध किये जाते हैं:-

“ख. भंडारण प्रभार निशुल्क अवधि के पश्चात् (प्रति टन प्रति दिन)

फरवरी 2009 के आदेश में अनुमोदित दरों पर 35.08% सूचकांकन कारक लागू करते हुए 4 सितंबर 2015 के आदेश संख्या टीएएमपी/49/2015-वीपीटी में यथा अनुमोदित	
विवरण	दर रु. में प्रति टन प्रति दिन
प्रथम सप्ताह निशुल्क अवधि की समाप्ति के पश्चात्	₹11.62
दूसरा सप्ताह निशुल्क अवधि की समाप्ति के पश्चात्	₹17.43
दूसरे सप्ताह से आगे	₹23.23

आशोधित भंडारण प्रभारों पर 35.08% का सूचकांकन कारक लागू करने के पश्चात् 4 सितंबर 2015 के आदेश संख्या टीएएमपी/49/2015-वीपीटी में यथा अनुमोदित भंडारण प्रभारों के हवाले से संशोधित शुद्धिकृत भंडारण प्रभार	
विवरण	दर रु. में प्रति टन प्रति दिन
प्रथम सप्ताह निशुल्क अवधि की समाप्ति के पश्चात्	₹1.67
दूसरा सप्ताह निशुल्क अवधि की समाप्ति के पश्चात्	₹2.51
दूसरे सप्ताह से आगे	₹3.34

(vii). जैसा पहले बताया गया है, अपफ्रंट प्रशुल्क आदेश की टिप्पणी संख्या 1.2 (vii) के अनुसार दरमानों में निर्धारित दरें अधिकतम दरें हैं। डब्ल्यूक्यूएमपीएल कम दरें भी प्रभारित कर सकता है। इस प्रकार, अनुमोदित दरमानों के अनुसार, डब्ल्यूक्यूएमपीएल को, यदि वह चाहे तो, उसे बर्थ किराया प्रभारों के साथ-साथ भंडारण प्रभारों को कम दर पर प्रभारित करने की शिथिलता प्राप्त है। यदि इस हवाले से राजस्व हिस्से संबंधी कोई प्रश्न उठता है तो पत्तन और डब्ल्यूक्यूएमपीएल इक्वेटे बैठकर परस्पर मामले का हल निकालें।

15. यह उल्लेख किया जाता है कि वर्तमान प्रक्रिया में भंडारण प्रभार में किया गया आशोधन डब्ल्यूक्यूएमपीएल के 16 जून, 2017 और 30 जून, 2017 के अभ्यावेदनों पर विचार करने के लिए माननीय उच्च न्यायालय द्वारा इस प्राधिकरण को दिये गए निदेशों के अनुपालन में और उक्त अभ्यावेदन पर वीपीटी द्वारा इस प्राधिकरण को वीपीटी के तब के प्रस्ताव के आधार पर इस प्राधिकरण के फरवरी 2009 आदेश में अनुमोदित भंडारण प्रभारों को संशोधित करने के प्रस्ताव को ध्यान में रखते हुए किया गया है। अत्यंत चौकसी रखते हुए यह बताया जाता है कि अपफ्रंट प्रशुल्क दिशानिर्देश 2008 के अन्तर्गत अनुमोदित अपफ्रंट प्रशुल्क की समीक्षा के किसी अन्य मामले में इसे पूर्वोदाहरण के रूप में न लिया जाए।

16.1. परिणाम में, और उपरोक्त कारणों से, और सामूहिक विचार-विमर्श के आधार पर, यह प्राधिकरण आशोधित भंडारण प्रभारों को अनुमोदित करता है, जैसा नीचे दिया गया है:-

- (i). बहुप्रयोजन बर्थ के लिए 12 फरवरी, 2009 के आदेश संख्या टीएएमपी/39/2008-वीपीटी को अनुसूची 4 ख- भंडारण प्रभार प्रति टन प्रति दिन के अंतर्गत अपफ्रंट प्रशुल्क अनुसूची में अनुमोदित भंडारण प्रभार निम्नवत् आशोधित किये जाते हैं:-

विवरण	दर रु. में प्रति टन प्रति दिन
प्रथम सप्ताह निशुल्क अवधि की समाप्ति के पश्चात्	₹1.24
दूसरा सप्ताह निशुल्क अवधि की समाप्ति के पश्चात्	₹1.86
दूसरे सप्ताह से आगे	₹2.48

- (ii). डब्ल्यूक्यूएमपीएल के नाम में दरमानों को अधिसूचित करते हुए 4 दिसंबर, 2015 का आदेश संख्या टीएएमपी/49/2015-वीपीटी की अनुसूची 4 ख -भंडारण प्रभार प्रति टन प्रति दिन के अंतर्गत अधिसूचित भंडारण प्रभारों को निम्नवत् आशोधित किया जाता है।

विवरण	दर रु. में प्रति टन प्रति दिन
प्रथम सप्ताह निशुल्क अवधि की समाप्ति के पश्चात्	₹1.67
दूसरा सप्ताह निशुल्क अवधि की समाप्ति के पश्चात्	₹2.51
दूसरे सप्ताह से आगे	₹3.34

16.2. वीपीटी और डब्ल्यूक्यूएमपीएल को इस प्राधिकरण द्वारा अधिसूचित संबंधित दरमानों में आवश्यक संशोधन करने का निदेश दिया जाता है।

17. तदनुसार, डब्ल्यूक्यूएमपीएल के 16 जून, 2017 और 30 जून, 2017 के अभ्यावेदनों का निपटान किया जाता है।

टी. एस. बालसुब्रमनियन, सदस्य (वित्त)

[विज्ञापन III/4/असा./102/18]

Tariff Authority for Major Ports

Mumbai, the 4th June, 2018

NOTIFICATION

No. TAMP/85/2017-VPT.—In compliance of the Order dated 14 December 2017 passed by the Hon'ble High Court of Judicature at Hyderabad for the State of Telangana and the State of Andhra Pradesh in the Writ Petition No.28595 of 2017 and in exercise of the powers conferred by Section 48 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby considers and disposes of the representations dated 16 June, 2017 and 30 June, 2017 of the West Quay Multiport Private Limited (WQMPL) after giving opportunity to the WQMPL and the Visakhapatnam Port Trust (VPT) as in the Order appended hereto.

Tariff Authority for Major Ports

Case No.TAMP/85/2017-VPT

M/s.West Quay Multiport Private Limited

-

Applicant

QUORUM

- (i). Shri. T.S. Balasubramanian, Member (Finance)
(ii). Shri. Rajat Sachar, Member (Economic)

ORDER(Passed on this 18th day of May 2018)

This tariff case arises from the direction given by the Hon'ble High Court of Judicature at Hyderabad for the State of Telangana and for the State of Andhra Pradesh to this Authority in the Writ Petition No.28595 of 2017 filed by M/s. West Quay Multiport Private Limited (WQMPL).

2. With reference to the above said matter, brief background relating to the tariff approved by this Authority upfront before inviting bids for WQ6 Project at VPT is given below:

- (i). This Authority passed an Order No.TAMP/39/2008-VPT dated 12 February 2009 based on the proposal of the VPT approving tariff for the WQ-6 Berth in the Northern Arm of inner harbour of Visakhapatnam Port upfront before inviting bids for operating multi cargo berth following the Upfront Tariff Fixation Guidelines, 2008.
- (ii). This Authority passed an Order issuing a Corrigendum No.TAMP/39/2008-VPT dated 27 June, 2009 rectifying the typographical error noticed in second last sub-para in para 10(vii) (e) of the Order No.TAMP/39/2008-VPT. The words “ ₹76.20 per sq. metre per annum” appearing in the said paragraphs of the Order was modified as “ ₹76.20 per sq. yard per annum” instead of “ ₹76.20 per sq. metre per annum” in the said Corrigendum.
- (iii). (a). Subsequently, the VPT vide its letter dated 18 July 2009 intimated about change in capital cost of the project from ₹114.37 crores (estimated by VPT as per its final revised proposal dated 31 December 2008 and considered by this Authority while passing the upfront tariff Order dated 12 February 2009) to ₹114.50 crores. The modification done by VPT was on account of modification in the estimated capital cost of berth.

The capital cost of berth estimated by VPT at ₹49.98 crores in the total project cost of ₹114.37 crores was modified by VPT to ₹50.11 crores in the modified project cost of ₹114.50 crores. The VPT furnished revised cost statement in view of the above modification along with its letter dated 18 July 2009. The VPT had reworked the berth hire and the revised upfront tariff for berth hire proposed by VPT was 0.77 paisa per GRT vis-à-vis 0.76 paisa per GRT per hour approved by this Authority in February 2009 Order based on the then proposal filed by VPT. The VPT requested this Authority to approve the above revised upfront tariff in respect of berth hire.
- (b). Since the revised rate proposed by VPT was found to be lower than the inflation adjusted rate and also recognising that the revision in the capital cost proposed by VPT was not found to be significant, the VPT was requested to examine once again the application filed by it for revision in the upfront berth hire vide letter No.TAMP/39/2008-VPT dated 27 August 2009.
- (c). The VPT vide its reply letter dated 24 September 2009 stated that its proposal dated 18 July 2009 may be treated as withdrawn.
- (iv). The VPT has awarded the development of the West Quay-6 berth to the West Quay Multiport Private Limited (WQMPL) for handling identified cargo on DBFOT basis at VPT for a period of 30 years.
- (v). The WQMPL approached this Authority for Notification of Scale of Rate (SOR) in its name. Accordingly, the SOR was notified in its name vide Order No.TAMP/49/2015-VPT dated 4 September, 2015.

3. The WQMPL had filed a Writ Petition No.28595 of 2017 impleading this Authority as Respondent No.1, Visakhapatnam Port Trust (VPT) as Respondent No.2 and Union of India as Respondent No.3 before Hon'ble High Court of Judicature at Hyderabad in the State of Telangana and the State of Andhra Pradesh. In the said Writ Petition, the WQMPL has prayed to quash Tariff Order No.TAMP/39/2008-VPT dated 12 February 2009 and Tariff Order No.TAMP/49/2015-VPT dated 4 September 2015 to the extent of berth hire and storage charges on the ground that the tariff Orders are illegal, arbitrary, unjust, unreasonable and against the Upfront Tariff Guidelines 2008 and to direct this

Authority to fix a fresh tariff for berth hire and storage charges at WQ6 berth. The WQMPL had also sought for interim stay on the above matter pending disposal of the writ petition.

4.1. Subsequently, Office of TAMP received a letter dated 20 December, 2017 from Counsel of the petitioner forwarding a copy of the Order dated 14 December, 2017 passed by the Hon'ble Justice S.V. Bhatt on the Writ Petition No.28595 of 2017 filed by WQMPL and conveyed the following:

- (i). The subject matter was heard and disposed of by the Hon'ble High Court of Judicature at Hyderabad for the State of Telangana and State of Andhra Pradesh on 14 December, 2017.
- (ii). The Hon'ble High Court in its Order has directed that the TAMP shall consider and dispose of the representation dated 16 June 2017 and 30 June, 2017 of the WQMPL after affording an opportunity of being heard to the petitioner i.e. WQMPL and to the VPT within eight (8) weeks from the date of receipt of the copy of this Order.

4.2. The operative part of the Order passed by the Hon'ble Justice is reproduced below:

"The 1st Respondent considers and disposes of representations dated 16.06.2017 and 30.06.2017 after affording opportunity to Petitioner and 2nd Respondent within eight (8) weeks from the date of receipt of a copy of this Order. The Petitioner is given liberty to communicate the Order to 1st and 2nd Respondents within one week from today.

No order as to costs.

Miscellaneous Petitions pending, if any, shall stand closed."

4.3. The said copy of the Order forwarded by the Counsel of the Petitioner was received in the Office on 20 December 2017. Hence, as per the Order of the Single Judge, the representations of WQMPL dated 16 June 2017 and 30 June 2017 needed to be disposed of within eight weeks from the date of receipt of the High Court Order i.e. **by 13 February 2018** after giving an opportunity of hearing to WQMPL and VPT.

5. In compliance of the Order of the Hon'ble Judge, the representations of WQMPL dated 16 June 2017 and 30 June 2017 of WQMPL were taken up as a separate tariff case.

6.1. In compliance of the Order dated 14 December 2017 of the Hon'ble Judge which requires this Authority to consider the representations of WQMPL dated 16 June 2017 and 30 June 2017 after affording an opportunity of hearing to WQMPL and VPT, a copy each of the representation of WQMPL dated 16 June 2017 and 30 June 2017 was forwarded to the VPT for its comments with a copy endorsed to the WQMPL vide our letter dated 16 January 2018. While doing so, a copy of letter dated 20 December 2017 of the Counsel of the WQMPL along with the Judgment dated 14 December 2017 was also forwarded for information to the VPT.

6.2. The VPT has furnished its comments vide its letter dated 18 January 2018. The comments received from VPT were forwarded to WQMPL vide our letter dated 1 February 2018 for information and for its comments, if any. The WQMPL has furnished its comments on the comments of VPT vide its letter dated 13 March 2018. A summary of points made by the WQMPL in its representations dated 16 June 2017 dated 30 June 2017, comments of VPT on the representations of WQMPL and comments of WQMPL thereon is tabulated below:

Sl. No.	Points made WQMPL in its representation dated 16 June 2017	Comments of VPT vide its letter dated 18 January 2018	Comments of WQMPL vide letter dated 13 March 2018 on comments of VPT
	(i). Pursuant to the proposal dated 10 July 2008 filed by VPT for fixation of upfront tariff for multipurpose cargo handling at WQ-6 berth in VPT, an Order was passed by the Authority approving the tariff caps for the multipurpose cargo berth (WQ-6).	---	---

	<p>(ii). In respect of the tariff caps for berth hire charges and storage charges, the conditionalities prescribed along with the tariff caps following the extant policy guidelines and the position obtaining at the concerned Major Port (VPT) are not the conditionalities that exist at the concerned Major Port (VPT).</p> <p>(iii). In accordance with clause 3.8.5. of the 2008 Tariff Guidelines, WQMPL submit herein below the conditionalities prescribed by TAMP along with the tariff caps versus the conditionalities that exist at VPT:-</p>																						
A.	<u>Conditionalities pertaining to Berth Hire Charges</u>																						
I.	<p>Capital cost for Berthing Services:</p> <p>The details of the capital cost for berthing services based on the conditionalities that exist at VPT are in the table below:</p> <table border="1"> <tr> <th>Sr. No.</th><th>Particulars</th><th>Conditionalities prescribed by TAMP</th><th>Conditionalities that exist at VPT</th></tr> <tr> <td>(ii).</td><td>Capital Cost for Berthing Services</td><td></td><td></td></tr> <tr> <td></td><td>(a). Cost of construction of Berth plus ₹10.51 crores towards the cost of constructed berth of 40 mtrs. length</td><td>47.06</td><td>36.55</td></tr> <tr> <td></td><td>(b). Cost of dredging alongside berth</td><td>2.92</td><td>2.92</td></tr> <tr> <td></td><td>Total Capital cost for berthing services</td><td>49.98</td><td>39.47</td></tr> </table> <p>WQMPL has stated that the cost of construction of the berth of ₹47.06 crores at serial no.II(ii)(a) in Annex-I is overstated by an amount of ₹10.51 crores. It is submitted that this amount of ₹10.51 crores pertains to the amount previously incurred by VPT in constructing a berth length of 40 mtrs. The current WQ-6 berth was constructed on top of the existing berth length of 40 mtrs. and therefore, this amount of ₹10.51 crores cannot be added to the Capital Cost for Berthing</p>	Sr. No.	Particulars	Conditionalities prescribed by TAMP	Conditionalities that exist at VPT	(ii).	Capital Cost for Berthing Services				(a). Cost of construction of Berth plus ₹10.51 crores towards the cost of constructed berth of 40 mtrs. length	47.06	36.55		(b). Cost of dredging alongside berth	2.92	2.92		Total Capital cost for berthing services	49.98	39.47	<p>An upfront amount of ₹10.51 crores was included in the total capital cost of ₹114.37 crores for the WQ-6 project while submitting proposal for <u>upfront tariff fixation</u>. The upfront cost was <u>towards cost of 40 meters of quay and for other infrastructure already developed by VPT.</u> TAMP has accordingly <u>notified tariff on 12.2.2009</u>. Subsequently, Development Adviser, MOS during his visit on 18.5.2009 opined that it is ideal to dismantle the existing 40 meters length of WQ-7 keeping in view the proposed ultimate dredging depth. Accordingly, <u>the upfront cost was revised from ₹10.51 crores to ₹6.80 crores and the total capital cost of the project increased marginally to ₹114.50 crores from ₹114.37 crores.</u></p> <p><u>Due to the revision in capital cost, a proposal for revising berth hire from ₹0.76 to ₹0.77 per GRT per hour was sent to TAMP vide Lr.No.QRNP /WQ-6/TARIFF/2009 dated 20.7.2009. TAMP vide Lr.No.TAMP/39/2008-VPT dated 27.8.2009,</u></p>	<p>We have no further comments apart from those already contained in our written submissions dated 5 February 2018.</p> <p>[The written sub-mission made by the WQMPL at the joint hearing is brought out in the subsequent paragraphs].</p>
Sr. No.	Particulars	Conditionalities prescribed by TAMP	Conditionalities that exist at VPT																				
(ii).	Capital Cost for Berthing Services																						
	(a). Cost of construction of Berth plus ₹10.51 crores towards the cost of constructed berth of 40 mtrs. length	47.06	36.55																				
	(b). Cost of dredging alongside berth	2.92	2.92																				
	Total Capital cost for berthing services	49.98	39.47																				

	<p><u>Services.</u> Moreover, this amount of ₹10.51 crores was neither claimed nor recovered from WQMPL by VPT.</p> <p>Further, the relevant portion Article 9.1 of the Concession Agreement, of which is reproduced below:</p> <p><i>In addition to the above a lump sum amount of `68.00 (Rupees sixty eight) Million shall be payable by the Concessionaire as upfront fee as other facilities viz. Lightening, roads, drains, culverts, dredging, etc. made available by the Concessioning Authority and towards the amount spent for infrastructure development.</i></p> <p>No doubt that <u>as per the provisions of the Concession Agreement, VPT did recover an upfront fee of `6.8 crores but, this fee was towards other facilities viz. Lightning, roads, drains, culverts, dredging, etc. made available by the Concessioning Authority and not for the existing berth length of 40 mtrs.</u></p> <p>Therefore, neither the amount of ₹10.51 crores nor the upfront fee of `6.8 crores can be added to the capital cost of berthing services.</p> <p>Accordingly, the <u>correct capital cost for berthing services ought to be (₹49.98 – ₹10.51 crores) = ₹39.47 crores instead of ₹49.98 crores considered by TAMP.</u></p>	<p>stated that “recognising that the revision in the capital cost now proposed by VPT is not found to be significant, VPT may examine once against the application filed by it for revision in the upfront berth hire”. Therefore, VPT vide Letter No.QRNP/WQ-6/Tariff/2009 dated 24.9.2009 has withdrawn the revised proposal sent to TAMP. Copies of the above three letters are enclosed for ready reference. As such <u>the capital cost considered for fixation of berthing services is in order.</u></p>																								
II.	<p>Conditionalities pertaining to GRT (Estimated V/s. Actual):</p> <p><u>The GRT considered by TAMP in framing the WQMPL 2009 Tariff Order is reproduced in the table below:</u></p> <table><tr><td>Particulars</td><td>Unit</td><td>CP Coke</td><td>LAM Coke</td><td>Steel</td><td>Granite</td></tr><tr><td>Average GRT per vessel</td><td>Tonnes</td><td>18550</td><td>29000</td><td>11300</td><td>15000</td></tr></table> <p><u>The GRT per vessel of the vessels that actually called at the WQ-6 terminal since COD in August 2015 is reproduced in the table below:</u></p> <table><tr><td>Particulars</td><td>Unit</td><td>CP Coke</td><td>AM Coke</td><td>Steel</td><td>Granite</td></tr><tr><td>Average GRT per vessel</td><td>Tonnes</td><td>32058</td><td>38207</td><td>28863</td><td>19528</td></tr></table> <p>From the aforesaid tables, it is a fact that the conditionalities of <u>GRT considered by TAMP is incorrect.</u> The result of using a much lower GRT has resulted in significantly higher Berth hire charges for the WQ-6 berth.</p>	Particulars	Unit	CP Coke	LAM Coke	Steel	Granite	Average GRT per vessel	Tonnes	18550	29000	11300	15000	Particulars	Unit	CP Coke	AM Coke	Steel	Granite	Average GRT per vessel	Tonnes	32058	38207	28863	19528	<p><u>The upfront tariff proposal was submitted by VPT in the year 2008 considering the highest average GRT recorded during 2005-06, 2006-07 and 2007-08 duly obtaining the latest trends in vessel sizes and for forecast.</u> The tariff proposal was submitted as per the TAMP Guidelines 2008. Therefore, the observation of M/s.WQMPL that <u>the conditionalities of GRT is incorrect is not tenable.</u></p> <p><u>TAMP after following the due procedure which includes Joint Hearing involving all the stake holders has notified the tariff vide its Order dt. 12.2.2009.</u> As such, the Concessionaire has the complete knowledge/information about the</p>
Particulars	Unit	CP Coke	LAM Coke	Steel	Granite																					
Average GRT per vessel	Tonnes	18550	29000	11300	15000																					
Particulars	Unit	CP Coke	AM Coke	Steel	Granite																					
Average GRT per vessel	Tonnes	32058	38207	28863	19528																					

		parameters considered by the TAMP prior to bidding. Further, it may be stated the WQ-6 berth was made operational in the year 2015 after more than six years of notification of upfront tariff and the actual sizes of vessels handled at the terminal, post CoD may not exactly agree with the sizes of vessels considered at the time of submission of tariff proposal.																													
III.	<p>Escalation Factor:</p> <p>2008 Tariff Guidelines provide that tariff caps will be indexed to inflation but only to an extent of 60% of the variation in Wholesale Price Index (WPI) occurring between 1 January, 2008 and 1 January of the relevant year. Such automatic adjustment of tariff caps will be made every year and the adjusted tariff caps will come into force from 1 April of the relevant year to 31 March of the following year. Therefore, the escalation factor approved by TAMP to be applied to the WQMPL 2009 Tariff Order is 35.08%.</p> <p>Therefore, the tariff caps towards Berth hire charges requires to be rectified by TAMP and TAMP is requested to issue an order rectifying the tariff caps towards the Berth hire charges as per the table below:</p> <p>Rectified Berth Hire Charges:</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Sr. No.</th><th>Particulars</th><th>Berth hire charges calculation as per TAMP</th><th>Rectified Berth hire charges</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>(ii).</td><td>Berth Hire Charges</td><td></td><td></td></tr> <tr> <td></td><td>Revenue Requirement</td><td></td><td></td></tr> <tr> <td>(a).</td><td>Operating Cost</td><td></td><td></td></tr> <tr> <td></td><td>(i). Maintenance Charge (1% on cost of construction of berth)</td><td>0.47</td><td>0.39</td></tr> <tr> <td></td><td>(ii). Depreciation</td><td>1.67</td><td>1.32</td></tr> <tr> <td></td><td>(iii). Insurance (1% on</td><td>0.47</td><td>0.39</td></tr> </tbody> </table>	Sr. No.	Particulars	Berth hire charges calculation as per TAMP	Rectified Berth hire charges	(ii).	Berth Hire Charges				Revenue Requirement			(a).	Operating Cost				(i). Maintenance Charge (1% on cost of construction of berth)	0.47	0.39		(ii). Depreciation	1.67	1.32		(iii). Insurance (1% on	0.47	0.39	<p>(a). The escalation factor of 35.08% to obtain tariff applicable with effect from 1st April, 2017 is correct and is in accordance with the notification available in the website of TAMP.</p> <p>(b). Revision of upfront tariff does not arise in view of the above.</p>	
Sr. No.	Particulars	Berth hire charges calculation as per TAMP	Rectified Berth hire charges																												
(ii).	Berth Hire Charges																														
	Revenue Requirement																														
(a).	Operating Cost																														
	(i). Maintenance Charge (1% on cost of construction of berth)	0.47	0.39																												
	(ii). Depreciation	1.67	1.32																												
	(iii). Insurance (1% on	0.47	0.39																												

	berth cost)				
	Subtotal (a)	2.61	2.11		
(b).	Return on Capital Employed @ 16%	8.00	6.32		
	Total Revenue requirement from berthing services (a+ b)	10.61	8.42		
	Berth hire charge per GRT per hour				
	Foreign going vessel (Rate per GRT per hour) in ` (Without Escalation)	₹0.76	₹ 0.37		
	Coastal vessel (Rate per GRT per hour) in ` (Without Escalation)	₹ 0.46	₹0.22		
	Foreign going vessel (Rate per GRT per hour) in ` (With Escalation)	₹ 1.03	₹0.50		
	Coastal vessel (Rate per GRT per hour in ` (Without Escalation)	₹ 0.62	₹0.30		
	<p>The detailed calculations of capital cost of berthing services as prescribed by TAMP and the corresponding rectified capital cost of berthing services and the detailed calculations for arriving at the above berth hire charges duly accounting for the existing conditionalities at VPT is furnished as Annexure-I.</p>				
B.	<u>Conditionalities pertaining to Storage Charges:</u>				
I.	(a). Annex – V – 2.0 of the 2008 Upfront Tariff Guidelines, prescribes Norms of apportionment				---

<p>of total revenue requirement which is reproduced below:</p> <p>The total requirement determined as per these guidelines is apportioned among the aforesaid major tariff groups in the following manner and rates for individual tariff items under each of the groups can be determined.</p> <table><tr><th>Tariff Group</th><th>Percentage of total revenue allocated</th></tr><tr><td>Cargo Handling Charges</td><td>90</td></tr><tr><td>Storage Charges</td><td>5</td></tr><tr><td>Miscellaneous Charges</td><td>5</td></tr></table>	Tariff Group	Percentage of total revenue allocated	Cargo Handling Charges	90	Storage Charges	5	Miscellaneous Charges	5		
Tariff Group	Percentage of total revenue allocated									
Cargo Handling Charges	90									
Storage Charges	5									
Miscellaneous Charges	5									
<p>(b). Further, point no.10(viii)(b) of the 2009 Tariff Order is reproduced below:</p> <p><i>In view of the position explained by the VPT, this Authority accepts the apportionment of the total revenue requirement between the three tariff heads as proposed by the port. Based on the revised requirement estimated by this Authority, the revenue requirement apportioned to handling charge is ₹2571 lakhs, ₹54 lakhs from storage charge and ₹54 lakhs from miscellaneous charge.</i></p> <p>(c). In view of the above, TAMP and VPT have confirmed the conditionality that the revenue requirement apportioned to storage charge and miscellaneous charge is the same.</p> <p>(d). Further reference is drawn to point 4 and point 5 of Annex IV of WQMPL 2009 Tariff Order, which is reproduced below:</p> <p>4. Storage Charges per tonne per day:</p> <p><i>The storage charges for the cargo stored in the stackyard beyond the free period allowed shall be as below:</i></p> <p>(A). <i>Free period:</i></p> <p><i>Import cargo 5 days free</i></p> <p><i>Export cargo 15 days free</i></p> <p>(B). <i>Storage charges after free period (per tonne per day)</i></p> <table><tr><th>Description</th><th>Rate in ` per tonne per day</th></tr><tr><td>First week after expiry of free period</td><td>₹ 8.60</td></tr><tr><td>2nd week after expiry of free period</td><td>₹ 12.90</td></tr></table>	Description	Rate in ` per tonne per day	First week after expiry of free period	₹ 8.60	2 nd week after expiry of free period	₹ 12.90				
Description	Rate in ` per tonne per day									
First week after expiry of free period	₹ 8.60									
2 nd week after expiry of free period	₹ 12.90									

	<p><i>Beyond 2nd week</i></p> <p><i>~ 17.20</i></p> <p>Notes:</p> <p>(i). For the purpose of calculation of free period Customs notified holidays and Terminal's non-working days shall be excluded.</p> <p>(ii). Free period for export cargo shall commence from the actual date of the receipt of goods in the operator's premises.</p> <p>(iii). Free period for import cargo shall be reckoned from the day following the day of completion of final discharge from the vessel.</p> <p>(iv). Storage charge on cargo shall not accrue for the period when the terminal operator is not in a position to deliver / ship the cargo when requested by the user due to reasons attributable to the terminal operator.</p> <p>5. Miscellaneous Charges:</p> <p>~2.60 per tonne is a composite charge for all miscellaneous services such as environment and management, sweeping of cargo on the wharf, safety measures, etc.</p>		
II.	Both the 2008 Tariff Guidelines and WQMPL 2009 Tariff Order recognize and accept the conditionality that the revenue requirement from Miscellaneous Charges and Storage Charges should be the same. However, in the tariff order there is an obvious mistake in the conditionalities requiring rectification, in that, whilst the tariff for Miscellaneous Charges is ₹ 2.60 per tonne, the tariff for Storage Charges comes to a staggering ₹339.7 per tonne, viz. 130 times the tariff for Miscellaneous Charges (assuming the cargo is stored for a period of 30 days, which is the accepted dwell time).	As per TAMP upfront Tariff Guidelines of 2008, norms for apportionment of revenue requirement towards handling charges, storage charges and miscellaneous charges are 90%, 5% and 5% of the total revenue requirement from cargo handling activity. However, VPT has considered 96%, 2% and 2% for the same basing on the feedback from the local C&F Agents and actual position at the port to ensure that the concessionaire realises the total revenue requirement envisaged. Accordingly, the revenue requirement from storage charges and miscellaneous charges is reckoned as ₹0.54 crores per annum. The basis for calculation of per tonne charge for storage and miscellaneous activity is not the same. Therefore, <u>the per tonne storage charge and per tonne miscellaneous charge may not be the same, though the revenue requirement for both the activities remains the same</u>	---
III.	<p>Therefore, the tariff for Storage Charges should be the same as Miscellaneous Charges i.e. the tariff for Storage Charges should be ₹2.60 per tonne. The 2008 tariff guidelines prescribed that only 30% of the cargo would attract Storage Charges. Therefore, the Storage Charges per tonne should be $(₹2.60 * 100/30) = ₹8.67$ per tonne per month. After applying this escalation factor of 35.08%, the applicable tariff for Storage Charges for the current year should be $(₹8.67 + 35.08\%) = ₹11.71$ per tonne per month.</p> <p>Conclusion:</p> <p>TAMP is therefore requested to immediately notify reduction to the tariff caps by an order of rectification towards Berth Hire Charges and Storage Charges as below, failing which grave injustice and prejudice and serious hardship shall be caused to WQMPL.</p> <p>Berth Hire Charges:\</p>		---

	<table><tr><th>Sr. No.</th><th>Particulars</th><th>At Present</th><th>Rectified</th></tr><tr><td>1.</td><td>Foreign going vessel (Rate per GRT per hour) in ` (With Escalation)</td><td>₹1.03</td><td>₹0.50</td></tr><tr><td>2.</td><td>Coastal Vessel (Rate per GRT per hour) in ` (With Escalation)</td><td>₹0.62</td><td>₹0.30</td></tr></table> <p>Storage Charges:</p> <table><tr><th>Description</th><th>At present (per tonne / per day)</th><th>Rectified (per tonne / per day)</th></tr><tr><td>First week after expiry of free period</td><td>₹ 8.60</td><td>₹0.30</td></tr><tr><td>2nd week after expiry of free period</td><td>₹12.90</td><td>₹0.45</td></tr><tr><td>Beyond 2nd week</td><td>₹17.20</td><td>₹0.60</td></tr></table>	Sr. No.	Particulars	At Present	Rectified	1.	Foreign going vessel (Rate per GRT per hour) in ` (With Escalation)	₹1.03	₹0.50	2.	Coastal Vessel (Rate per GRT per hour) in ` (With Escalation)	₹0.62	₹0.30	Description	At present (per tonne / per day)	Rectified (per tonne / per day)	First week after expiry of free period	₹ 8.60	₹0.30	2 nd week after expiry of free period	₹12.90	₹0.45	Beyond 2 nd week	₹17.20	₹0.60	<p>i.e., `0.54 crores.</p> <p>As such, the opinion of <u>M/s.WQMPL</u> that the <u>actual storage charges and miscellaneous charges per tonne should be the same as conditionality is not tenable.</u></p>	
Sr. No.	Particulars	At Present	Rectified																								
1.	Foreign going vessel (Rate per GRT per hour) in ` (With Escalation)	₹1.03	₹0.50																								
2.	Coastal Vessel (Rate per GRT per hour) in ` (With Escalation)	₹0.62	₹0.30																								
Description	At present (per tonne / per day)	Rectified (per tonne / per day)																									
First week after expiry of free period	₹ 8.60	₹0.30																									
2 nd week after expiry of free period	₹12.90	₹0.45																									
Beyond 2 nd week	₹17.20	₹0.60																									
Sl. No.	Points made WQMPL in its representation dated 30 June 2017																										
1.	The WQMPL referring to its representation dated 16 June 2017 requests the Authority to immediately notify reduction to the tariff caps by an order of rectification towards Berth Hire Charges and Storage Charges.	No comments of VPT	---																								

6.3. The VPT, while furnishing its comments on the representation of WQMPL, has also furnished its remarks on WQMPL letter date 6 July 2017 relating to request of WQMPL for allowing handling of additional cargo. The WQMPL has also vide its letter dated 13 March 2018 furnished its comments thereon. The direction of the Hon'ble High Court is to consider the representation of WQMPL dated 16 June 2017 and 30 June 2017 which are related to review of storage charges and berth hire charges. The direction does not cover the point made by WQMPL in its letter dated 6 July 2017 about handling of additional cargo. Hence, the remarks of VPT on WQMPL letter dated 6 July 2017 and comments of WQMPL thereon do not form part of this tariff Order.

7.1. It is relevant here to state that even prior to the Writ Petition filed by the Petitioner, the representation of WQMPL dated 16 June 2017 for reduction of the upfront tariff for berthing services and storage approved by this Authority in the Order dated 12 February 2009 was forwarded to VPT requesting to furnish its comments on the representation of WQMPL. However, we did not receive any response from VPT then and hence the representation of WQMPL could not be processed further at that point of time in the absence of comments from VPT. Now, the direction of the Hon'ble Justice in the Order dated 14 December 2017 is received which is binding on this Authority. At the same time, the upfront tariff including storage charges and berth hire charges fixed by TAMP for the WQ6 berth follow the upfront tariff setting guidelines of 2008 issued by the MOS under Section 111 of the Major Port Trusts Act, 1963. As per clause 2.8 of the tariff guidelines of 2008, the tariff caps fixed upfront are subject to only indexation during the entire project period of 30 years. The 2008 upfront tariff guidelines do not lend any scope to revise the upfront tariff fixed by

TAMP during the project period. The 2008 guidelines issued to TAMP under Section 111 of the Major Port Trusts Act, 1963 is also binding on TAMP.

7.2. In view of the above position, the Ministry of Shipping (MOS) was requested to advise further course of action in the matter to enable us to take further necessary action vide our letter dated 22 December 2017 followed up by a reminder dated 16 January 2018.

7.3. In this regard, the MOS vide its letter no.8(4)/2015-TAMP dated 30 January 2018 has forwarded a copy of OM No.PD-19020/1/2018-PD-V dated 25 January 2018. In the said OM, MOS has stated that the representation of WQMPL dated 16 June 2017 and 30 June 2017 addressed to this Authority has not been duly disposed. The VPT has now vide its letter dated 18 January 2018 furnished its comments in the matter to this Authority. The MOS requested this Authority to dispose of the petition of M/s.WQMPL in the light of comments received from VPT and as per the direction of Hon'ble High Court. The MOS has also requested this Authority to note that neither the policy of the Government has been challenged in the W.P. under consideration nor any Order to this effect been passed by the Court.

8. A joint hearing in this case was held on 5 February 2018 at the VPT premises. At the joint hearing, the VPT and WQMPL have made the following submissions:

Visakhapatnam Port Trust

- (i). Under what provision of Concession Agreement, is this revision in storage charge and berth hire charge sought?
- (ii). Change of sizes of vessels is a business risk. Had it been pointed out at pre-bid stage, it could have been rectified.
- (iii). Upfront tariff is determined and made known to shortlisted bidders before bidding. Based on the upfront tariff approved by TAMP, the bidders have quoted.
- (iv). Lighting, roads, drainage referred under clause 9.1. of the CA, may be few lakhs. Dredging is also there under the said clause.
- (v). It appears WQMPL has considered the highest GRT of vessel in its calculation.

[WQMPL, CEO:] We have given the average GRT in the revised berth hire calculation. We have not considered the highest GRT. Largest vessel handled is 225 mtrs. length. We have handled vessels of 35,000 to 40,000 GRT]

- (vi). There are no errors in the calculation of Berth hire furnished by VPT to TAMP. It is only on account of error in conceptual understanding.
- (vii). The concluding Para 10(vi)(a) of the TAMP Order of February 2009 states that though port has referred this payment as upfront fee, it has to be recognized that it is the part of the constructed berth made available to the operator which otherwise the operator would have incurred for construction. In the instant case since the berth hire would be collected by the operator, it is logical to consider the total cost of the berth which includes `10.51 crores payable to the VPT as part of the berth cost.
- (viii). We have done our own calculation. As per our calculation, had WQMPL constructed the 40 meters of constructed berth made available by VPT, it would have been around ₹10 crores. We will share the calculation with TAMP and WQMPL.
- (ix). After notification of upfront tariff by TAMP in February 2009, Development Advisor visited the port. Development Advisor suggested to dismantle 40 metres of length of WQ-7 in view of proposed dredging to be carried out and reconstruct it as a part of WQ-6. We have, therefore, filed a proposal to TAMP reducing upfront fee from ₹10 crores to `6.8 crores. We have revised upfront cost to ₹6.8 crores in the revised working given to TAMP in July 2009. As per revised working furnished by VPT to TAMP in July 2009, the berth hire worked out to 0.77 paise per GRT hour as against 0.76 paise per GRT approved by TAMP in February 2009 Order. We subsequently withdrew the proposal after examining.
- (x). 255 mtrs. is berth length of WQ-6. VPT considered the maximum GRT of vessel that could be handled at that point of time for 255 mtrs. berth length.
- (xi). In the notified storage charge, small error has crept it. The storage charge approved should have been divided by 7 days i.e. ₹8.61/ tonne/ day for the first slab should be divided by 7 days to arrive as per tonne per day rate.

[WQMPL:] If it is divided by 7, it will solve 1/7th of the problem.]

- (xii). We had in our proposal proposed `8/ tonne/ week. But, TAMP has notified it as ₹8.61/ tonne/ day.

- (xiii). For arriving at storage charge for EQ-1, EQ-1A berths, the storage charge was arrived by VPT by dividing the storage charge by number of days. The same has not happened while arriving at storage charge for WQ-6 berth.
- (xiv). The Concession Agreement stipulates that the Concessionaire shall not seek any relief from Concessioning Authority or any government except in accordance with the express provision of the agreement. As per the CA, the Concessionaire has acknowledged and accepted risk and inadequacy, mistake or error of facts, assumptions or projections in tariff Order issued by TAMP.
[This argument was not acceptable to Chairman, VPT.]
- (xv). There is some mistake in storage charge working.
- (xvi). Change of size of vessel is business risk. Further, during 30 years of the projects there can be uncertainties.
- (xvii). If bidder representing WQMPL had put their concern during pre-bid stage, we could have forecasted increasing size of vessel. Neither WQMPL has objected nor had VPT felt that capacity of 2 million tonnes / annum is low.
- (xviii). Larger issue of storage charges is being looked into for solution at Government level for rationalization of storage charges. If any calculation errors are there, we can request TAMP to consider. In business, so many things can change during the project period. Concession Agreement does not allow mid-term review due to change in business scenario.
- (xix). Once WQ-7 will come, WQ-6 may not have that comfort zone to handle such bigger size vessel.

West Quay Multiport Private Limited

- (i). In our case, berth hire and storage charges are extremely high as compared to VPT berths and the BOT terminal operators like Vizag Seaport Pvt. Ltd., Adani Vizag Coal Terminal Private Ltd. Vizag General Cargo Berth Pvt Ltd., operating in VPT.
- (ii). We have gone through the upfront tariff guidelines of 2008. We feel the guidelines have not been applied correctly.
- (iii). As per the guidelines, capital cost of berth to be considered in upfront berth hire comprises of cost of construction of berth and cost of dredging, if any, carried out alongside the berth.
- (iv). In the capital cost of berth for WQ6 berth at VPT, TAMP has considered an excess amount of ₹10.51 crores towards cost of 40 mtrs. length of constructed berth by the VPT. This ₹10.51 crores is included as upfront fee payable to VPT towards 40 mtrs. length of constructed berth by VPT.
- (v). As per Concession Agreement, the Article 9, clause 9.1., 68 million is payable by the Concessionaire as upfront fee towards lighting, roads, drains, dredging, etc. made available by the Concessioning Authority and towards amount spent for infrastructure development. The said clause does not mention about payment to be made to the Concessioning Authority towards berth construction cost.
- (vi). We have no road, no drainage inside our terminal. It is one-time cost paid to VPT.
- (vii). Further, GRT of vessels considered at the time of upfront tariff fixation is between 11,300 tonnes for steel, 18550 tonnes for CP coke, 29000 tonnes for Lam coke and 15000 tonnes for Granite. Presently, vessels arriving at WQ6 berth are bigger size. Actual GRT of vessels berthed at WQ6 berth is 28,863 tonnes for Steel 32,058 tonnes for CP coke, 38,207 tonnes for Lam coke and 19,528 tonnes for Granite.
- (viii). Now since actual GRT is higher, the same ship has to pay higher amount at existing approved rate.
- (ix). Based on average GRT of vessels which came at WQ-6 berth, total GRT hours as per our calculation comes to 22,97,98,992 GRT berth hours as against 14,09,62,800 GRT berth hours considered in upfront berth hire calculation.
- (x). Consequent to above, we have reworked the berth hire charges and given in our representation dated 16 June 2017. The rectified berth hire comes to ₹0.37/ GRT/ hour for foreign going vessel and ₹0.22/ GRT/ hour for coastal vessel as against ₹0.76/ GRT/ hour and ₹0.46/ GRT/ hour approved by TAMP.
- (xi). This anomaly in berth hire has to be corrected else trade will go to the neighbouring ports.
- (xii). Dredging across the berth upto 50 mtrs. was done by us.

- (xiii). As regards storage charge, as per upfront tariff guidelines of 2008, total ARR is to apportioned in the ratio of 90:5:5 between cargo handling, storage charge and miscellaneous services to arrive at upfront tariff for these services.
- (xiv). As against the above guidelines, the VPT has apportioned the estimated ARR in ratio of 96:2:2 between cargo handling, storage charge and miscellaneous services to arrive at upfront tariff for these services.
- (xv). Since the apportionment of ARR between the storage charge and miscellaneous services is the same, Miscellaneous charge and storage charge should be the same.
- (xvi). Miscellaneous charge is prescribed at ₹2.60 per tonne.
- (xvii). As regards storage charge, free days of 5 days for import and 15 days for export cargo is prescribed. Beyond the free period, the storage charge prescribed is ₹8.60/ tonne/ day for first week after free period, ₹12.90/ tonne/ day and ₹17.20/ tonne/ day for second and 3rd slab respectively. The storage charge prescribed is not same as miscellaneous charge.
- (xviii). The storage charge works out to ₹339.70 per tonne per month. Due to exorbitant storage rate, no cargo is coming to storage yard.
- (xix). We have done some calculation. Storage charge should be ₹8.67/ tonne/ month.
- (xx). To summarise, if error in capital cost and GRT of vessel as per current trend is considered and following the methodology followed by TAMP, the berth hire in tariff Order will come to ₹0.50/ GRT for foreign going vessel and ₹0.30/ GRT for coastal vessel in the Tariff Order of 2015 notified in the name of WQMPL after applying the then escalation of 35.08%.
- (xxi). We are aware a separate forum is looking into storage issue. We want our case to be looked in isolation.

9.1. At the joint hearing, WQMPL agreed to share information to be sought by this Authority. Accordingly, as agreed at the joint hearing, the WQMPL vide our letter dated 15 February 2018 was requested to furnish documents/ information/ clarification on a few points.

9.2. The WQMPL vide its letter dated 20 February 2018 intimated that the WQMPL is in the process of collating the documents/ information, requested to be furnished by way of the letter and the same will be furnished to TAMP at the earliest. The WQMPL also referring to the Order of the Hon'ble High Court of Judicature at Hyderabad has stated that the delay on the part of TAMP in disposing off the representations within the stipulated time period has caused grave prejudice to the interest of WQMPL.

9.3. In response, we have vide our letter dated 28 February 2018 brought out the factual position to the notice of WQMPL about the immediate action taken by us in compliance of the directions of the Hon'ble High Court of initiating the consultation proceedings with the VPT and joint hearing held on 5 February 2018 to given an opportunity of hearing to the WQMPL and VPT in compliance with direction of the Hon'ble High Court. At the joint hearing, the WQMPL had agreed to furnish information to be sought by us. Accordingly, additional information/ clarifications was sought from WQMPL vide our letter dated 15 February 2018 and the WQMPL was requested to furnish the information/ clarifications positively by 20 February 2018. The response of WQMPL was pending at that point of time. Further, response of VPT on the written submissions given by WQMPL at the joint hearing was also awaited at that point of time. Thus, the pleadings of the respective parties i.e. WQMPL and VPT before this Authority were yet to be completed. Hence, it was brought to the notice of WQMPL that the question of delay on the part of this Authority in disposing of the representation does not arise. The WQMPL was requested to co-operate and furnish the requisite information at the earliest to enable us to proceed further. This was again followed up by reminder dated 13 March 2018. The WQMPL was requested to expedite its response as the case is to be disposed of in a time bound manner as per the direction of this Hon'ble High Court.

9.4. In this backdrop, the WQMPL has furnished information/ clarification vide its letter dated 13 March 2018. A summary of the additional information/ clarifications sought by us and reply furnished by WQMPL thereon is tabulated below:

Sl. No.	Information / clarification sought by us vide our letter dated 15 February 2018	Response received from WQMPL vide its letter dated 13 March 2018
A.	At the joint hearing, the WQMPL has agreed to furnish information to be sought by TAMP. Accordingly, WQMPL is requested to furnish information / clarification on the following points immediately:	

(i).	Audited Annual Accounts from the date of commencement of operation i.e. for the year 2015-16, 2016-17 and actuals for the year 2017-18 i.e. from April 2017 to 31 December 2017.	The Audited Accounts for the years 2015-16 and 2016-17 is furnished. The actuals for the year 2017-2018 i.e. from April 2017 to December 2017 is also furnished.																																				
(ii).	Revised berth hire charges furnished by WQMPL in its representation dated 16.6.2017:																																					
	(a). The berth length of WQ-6 constructed by WQMPL.	The berth length of WQ-6 berth constructed by WQMPL is 255 mtrs.																																				
	(b). The actual expenditure incurred by WQMPL for construction of berth No. WQ-6 linking it to the capex reported in Gross Block in Audited Annual Accounts.	The actual expenditure incurred by WQMPL for construction of berth no.WQ-6 as reported in Gross Block in Audited Annual Accounts is ₹1,98,69,01,458/-. Please refer to Page No.22 of Exhibit-I (Audited Annual Accounts 2015-2016).																																				
	(c). At the joint hearing the VPT has stated that, after notification of upfront tariff by TAMP in February 2009, Development Adviser has visited the port and suggested to dismantle 40 meters of length of WQ-7 in view of proposed dredging to be carried out and reconstruct it as a part of WQ-6. In this connection, the WQMPL is requested to clarify whether the construction of the said berth length of 40 mtrs forms part of WQ-6 berth and whether the said 40 meters of berth length earlier part of WQ7 was re-constructed after dismantling as part of WQ6 project? If so, furnish the capex incurred for the same along with detailed break up. The WQMPL to also clarify as to who has incurred the capex for the same.	The berth length of 40 mtrs was not dismantled and reconstructed.																																				
	<p>(d). The average GRT considered by the Authority in the berth hire calculation in upfront tariff approved vide Order No.TAMP/39/2008-VPT dated 27 August 2009 is based on the average GRT estimated by the VPT as given at Sl. No.(iii) at Annex III of the said Order in the two tables a and B. For ease of reference the average GRT furnished by VPT and considered by the Authority is given below:</p> <table><tr><td>Particulars</td><td>Unit</td><td>CP Coke</td><td>LAM Coke</td><td>Steel</td><td>Granite</td></tr><tr><td>Average GRT per vessel</td><td>Tonnes</td><td>18550</td><td>29000</td><td>11300</td><td>15000</td></tr></table> <p>As reported by VPT the upfront tariff proposal was submitted by VPT in the year 2008 considering the highest average GRT recorded during 2005-06, 2006-07 and 2007-08 duly obtaining the latest trends in vessel sizes and for forecast.</p> <p>The original proposal of VPT dated 10 July 2008 which was circulated for comments to the users/ user organisations and prospective bidders including M/s.ABG Infralogistics Ltd. (who has stake in the WQMPL) vide our letter No.TAMP/39/2008-VPT dated 9 September 2008, wherein VPT has estimated average GRT as given above for berth hire calculation. It is seen from our records, M/s ABG Infralogistics Ltd has not furnished any comments on the GRT considered by VPT in the berth hire calculation during</p>	Particulars	Unit	CP Coke	LAM Coke	Steel	Granite	Average GRT per vessel	Tonnes	18550	29000	11300	15000	<p>WQMPL agrees that the Average GRT estimated by VPT in 2008 was based on the previous years highest GRT recorded. However, since the commencement of operations abnormal variations are seen in the average GRT per vessel.</p> <p>The average GRT furnished by VPT & considered by TAMP is as follows:</p> <table><tr><td>Particulars</td><td>Unit</td><td>CP Coke</td><td>LAM Coke</td><td>Steel</td><td>Granite</td></tr><tr><td>Average GRT per vess</td><td>Tonnes</td><td>18550</td><td>29000</td><td>11300</td><td>15000</td></tr></table> <p>The above average GRT furnished by VPT corresponds to annual GRT berth hours of 14,09,62,800. Please find attached herewith and marked as Exhibit - III, copy of Annex - III (Page No. 29) of Tariff Order dated 12.02.2009.</p> <p>The actual GRT of vessels that berthed at the WQ6 berth since COD is as follows:</p> <table><tr><td>Particulars</td><td>Unit</td><td>CP Coke</td><td>LAM Coke</td><td>Steel</td><td>Granite</td></tr><tr><td>Average GRT per vessel</td><td>Tonnes</td><td>32058</td><td>38027</td><td>28863</td><td>19528</td></tr></table>	Particulars	Unit	CP Coke	LAM Coke	Steel	Granite	Average GRT per vess	Tonnes	18550	29000	11300	15000	Particulars	Unit	CP Coke	LAM Coke	Steel	Granite	Average GRT per vessel	Tonnes	32058	38027	28863	19528
Particulars	Unit	CP Coke	LAM Coke	Steel	Granite																																	
Average GRT per vessel	Tonnes	18550	29000	11300	15000																																	
Particulars	Unit	CP Coke	LAM Coke	Steel	Granite																																	
Average GRT per vess	Tonnes	18550	29000	11300	15000																																	
Particulars	Unit	CP Coke	LAM Coke	Steel	Granite																																	
Average GRT per vessel	Tonnes	32058	38027	28863	19528																																	

	<p>the consultation process initiated by the Authority with the stake holders for fixation of upfront tariff for the multipurpose berth WQ6 at VPT. The submissions made now by WQMPL of considering higher GRT of vessels at 32058 tonnes for CP coke, 38207 tonnes for Lam coke, 28863 tonnes for steel and 19528 tonnes for Granite was not pointed out during the consultation process for fixation of upfront tariff for this project.</p>	<p>Applying the same calculation as TAMP has in Tariff Order dated 12.02.2009, the actual annual GRT berth hours are 22,97,98,992.</p> <p>The variation observed in the actual annual GRT berth hours and the estimated annual GRT berth hours is to the tune of 63%.</p> $\frac{(22,97,98,992 - 14,09,62,800)}{14,09,62,800} \times 100 = 63\%$ <p>While it is reasonable to expect a variation of +/- 5%, such abnormal variations to the tune of 63% are unfathomable even after exercising proper due diligence.</p> <p>Therefore, it is essential that such abnormal variations, which are threatening the very viability of the project be forthwith rectified.</p>
(iii).	<p><u>Revised Storage charges by WQMPL in its representation dated 16.6.2017:</u></p>	
	<p>(a). Furnish detailed working for the revised storage charge proposed by WQMPL in its representation dated 16 June 2017 at ₹0.30/ tonne / day for the first slab viz. first week after expiry of the prescribed free period (5 days for import cargo and 15 days for export cargo).</p>	<p>The detailed working for the revised storage charges proposed by WQMPL in its representation dated 16.06.2017 is furnished and attached as Exhibit – IV. [Due to paucity of space in the table the detailed working of revised storage charges is furnished in subsequent paragraphs.]</p>
	<p>(b). Para B(II) of the representation of WQMPL dated 16 June 2017, in the last sentence states “(assuming the cargo is stored for a period of 30 days which is the accepted dwell time)”. The basis of this assumption may be explained.</p>	<p>We refer to Annex II and Annex III, being the norms for fixation of the upfront tariff for the services rendered at iron ore terminal and coal terminal respectively, to the Guidelines for upfront tariff setting for PPP projects at Major Port Trusts, 2008.</p> <p>In Article 3.2 under table 2 of both Annex II and Annex III, the norms for the calculation of optimal yard capacity states that Turnover ratio of the plot in an year (T) is 12. Turnover ratio of 12 translates into dwell time of 30 days.</p> <p>Exhibit-V, Annex II and Annex III of the Guidelines for upfront tariff setting for PPP projects at Major Port Trusts, 2008 is attached.</p>
	<p>(c). Furnish a detailed working of the estimated revenue from the revised storage charge proposed by WQMPL for the three slabs in its representation dated 16 June 2017 and establish that it is within the ARR estimated from storage at ₹0.54 crores per annum in the upfront tariff Order dated 27 August 2009 approved by the Authority.</p>	<p>The detailed working for the revised storage charges proposed by WQMPL in its representation dated 16.06.2017 is furnished as Exhibit - IV.</p> <p>[Detailed working has been brought out in next para.]</p>
	<p>(d). The WQMPL in Para B(III) of the representation of WQMPL dated 16 June 2017 has stated that the 2008 guidelines prescribed only 30% of the cargo would attract storage charge. The WQMPL may note that the tariff guidelines of 2008 does not prescribe so and hence the above position is not factually correct.</p>	<p>We refer to para no. 10 (viii) (d) of the Tariff Order dated 12.02.2009 wherein, it is stated that :</p> <p><i>This tariff did not factor the cargo which will stay in the yard beyond the prescribed free period and contribute towards revenue from this tariff item. The VPT has subsequently revisited its calculation. It has</i></p>

		<p><i>assumed 30% of the total cargo will attract demurrage and accordingly, proposed the storage charge at ₹8 per tonne for the first week, ₹12 per tonne for the second week and ₹16 per week thereafter so as to meet the revenue requirement.</i></p> <p>From the above, it is clear that only 30% of the total cargo will attract demurrage (storage charges). WQMPL has therefore strictly followed the same approach as TAMP has in its Tariff Order dated 12.02.2009.</p>
	(e). Para B(III) of the representation of WQMPL dated 16 June 2017 gives some calculation of $(₹2.60 * 100/30) = ₹8.67$ per tonne per month. Please explain each parameter considered in the calculation with basis thereof.	Exhibit-IV contains detailed working for the revised storage charges proposed by WQMPL in its representation dated 16.06.2017.

9.5. The detail working of revised storage charge furnished by WQMPL as Exhibit – IV is given below:

Detailed working for the revised storage charges

Key Particulars			Reference
Annual Volume (MT)	a	2,080,000	Please refer to page No.16, para no.10(v)(c) of the Tariff Order dated 12.02.2009, attached herewith & marked as Exhibit-VI
Monthly volume (MT)	$B = a / 12$	1,73,333	
Volume attracting storage charges per month is 30% of the total cargo (MT)	$C = b * 30\%$	52,000	Please refer to para No.10 (viii)(d) of the Tariff Order dated 12.02.2009, attached herewith & marked as Exhibit-VI
Turnover ratio of the plot in an year	d	12	Annex II & III of the Guidelines for upfront tariff setting for PPP projects at Major Port Trusts, 2008 (Please refer to Exhibit V)
Average dwell time (in days)	e	30	There being 12 months in a year, a turnover ratio of 12 in a year implies that each time cargo enters the yard, it will be completely evacuated within a period of 1 month, i.e. 20 days
Annual Revenue Requirement from Storage (₹)	f	5,400,000	Please refer to para No.10 (viii) (b) of the Tariff Order dated 12 February 2009, attached herewith & marked as Exhibit - VI
Monthly Revenue Requirement (₹)	$g = f / 12$	4,50,000	
From the above it is clear that the monthly volume to be handled is 1,73,333 MT (b). Of this, in accordance with the Tariff Order, only 30% will attract storage charges, i.e. 52,000 MT (c). Therefore, this volume of 52,000 of MT will be required to generate a revenue of ₹4,50,000 (g) per month.			

Proposed Storage Tariff				
Period	No. of days	Tonnage (MT) attracting storage charges	Proposed Storage Tariff in ₹ per MT per day	Storage Revenue for the Period in ₹
0-5	5	1,73,333	0	0
6-12 (First week after expiry of free period)	7	52,000	0.222	80,808

13-18 (2 nd week after expiry of free period)	7	52,000	0.333	1,21,212
20-30 (Beyond 2 nd week)	11	52,000	0.444	2,53,968
Total	30		h	4,55,988
It can be observed from the above table that the monthly storage revenue (h) at the proposed storage tariff is equal to the monthly revenue requirement from storage (g)				
[(h) which is ₹4,55,988 is to be considered equal to (g) which is 4,50,000 on account of rounding up]				

Storage charges after applying escalation factor as per TAMP Notification No.TAMP/12/2009/Misc dated 08.04.2015			
Description	Proposed storage charges from Table above in ₹per MT per day	Escalation factor as per TAMP Notification No.TAMP/12/2009/Misc dated 08.04.2015	Proposed storage tariff after duly applying the escalation factor in ₹ per MT per day
First week after expiry of free period	0.222	35.08%	0.30
2 nd week after expiry of free period	0.333	35.08%	0.45
Beyond 2 nd week	0.444	35.08%	0.60

10.1. As agreed at the joint hearing, the VPT vide our letter dated 15 February 2018 was requested to take action on the following points, followed by reminders dated 28 February 2018 and 13 March 2018.

- (i). At the Joint hearing, the WQMPL has furnished its written submission. A copy of written submission made by WQMPL was forwarded to VPT for its comments.
- (ii). At the joint hearing, the VPT agreed that they will file a proposal for correction required in storage charge. The VPT to file its proposal alongwith detailed calculations by 20 February 2018. The detailed working to be furnished by VPT may also include the estimated revenue from the revised storage charge (to be) proposed by VPT. The VPT to establish that the estimated revenue from revised storage charge (to be) proposed by VPT meets the ARR estimated from storage at ₹0.54 crores per annum in the upfront tariff Order dated 27 August 2009 approved by this Authority.
- (iii). At the joint hearing, VPT agreed to share the berth hire calculation done by the port had WQMPL constructed the 40 meters of constructed berth made available by VPT to WQMPL with TAMP and WQMPL. The VPT to share the same with TAMP and WQMPL by 20 February 2018.

10.2. With reference to point of action brought out at 10.1. (i). above, the VPT has vide its letter dated 26 March 2018 furnished its comments on the written submissions made by the WQMPL at the joint hearing. A summary of the written submissions of WQMPL and comments of VPT thereon is tabulated below:

Sl. No.	Written submission made by WQMPL	Comments of VPT vide its email dated 26 March 2018
1.	TAMP has misinterpreted the Tariff Guidelines 2008 and committed errors in calculating and fixing the (A Berth Hire Charges and B Storage Charges) of WQ6 berth in Tariff Order of 2009 as explained below:	No comments of VPT.
A.	<u>BERTH HIRE CHARGES:</u>	
(i).	At Sr. No. II (ii) (a) in Annex –I of the Tariff Order 2009, TAMP erroneously considered the cost of construction of the WQ6 berth as ₹47.06 crores. TAMP has considered an excess amount of ₹10.51	VPT in its proposal dated 31.12.2008 for fixation of upfront tariff for the subject project, considered a length of 255 meters

crores to be expended by WQMPL whereas, the said amount was in fact incurred by VPT for construction of the 40 meters berth length prior to the date of award of concession. In Appendix 4 (Project Requirements) of the Agreement, it was mentioned that WQMPL has to plan, design and construct berth of 255 meters length and dismantle the existing berth of 40 meters length constructed as part of WQ7 berth by VPT. TAMP vide its letter dated 19.10.2009 had enclosed the statement showing the queries raised by the bidders wherein SI. Nos.2 and 28, VPT has stated that the proposed length of WQ6 berth is 255 meters and existing berth length of 40 meters constructed with steel sheet pile wall type of construction to be dismantled and constructed afresh. As mentioned in the Agreement, WQMPL dismantled the berth of 40 meters length and constructed the WQ6 berth of length 255 meters. This amount of `10.51 Crores was neither claimed nor recovered by VPT from WQMPL. The correct capital cost for berthing services of WQ6 berth is ₹39.47 Crores and not ₹49.98 Crores.

[WQMPL has furnished a copy of Google Map showing berth no.WQ-7, WQ-6 and 40 m berth constructed by VPT.]

[It has furnished a copy of TAMP Order 2009.]

[It has also furnished a copy of Page No.47 of the Concession Agreement (Clause no.9.1), which indicates the amount of `68.00 Million payable by WQMPL to VPT as upfront fee towards other facilities like lightning, roads, drains, culverts, dredging, etc., made available by VPT and the amount spent for infrastructure development.]

quay to be developed as per the scope of project of which 40 meters of the berth already constructed by VPT would be made available to the operator. Accordingly the cost of 255 meters quay worked out to `47.06 crores as detailed below:

(₹in Crores)

Cost of construction of berth of 21 5 meters length	36.55
Cost of 40 meters of berth and the infrastructure thereon already developed by VPT	10.51
Total	47.06

TAMP has considered the cost of `47.06 crores towards construction of berth of 255 meters and `2.92 crores towards cost of dredging alongside the berth adding up to `49.98 under "Berthing services" and determined the berth hire. This position was clearly brought out in the TAMP notification dated 23.2.2009 vide para" 10(vi) Capital Cost".

Subsequent to the notification of upfront tariff by TAMP, the Development Advisor and Director(Engg.), Ministry of Shipping carried out visit of project site on 18.5.2009 and held discussions with the officials of VPT and opined that:

(a). Dismantling of the existing 40 mtrs. Length of We-7 (which was constructed as return for the berth to act as a retaining structure) is ideal, keeping in view that dredging in front of the berth is proposed to be carried out upto (-) 14.00 mtrs. level ultimately.

(b). In view of the modification in the proposal with regard to dismantling of the existing 40 mtrs. length of the quay as mentioned above and construction of WQ-6 including the 40 mtrs. length, the upfront fee as indicated in the estimated cost amounting to `5.10 crores may be accordingly reduced keeping only the remaining cost towards development of the project components already taken up by the port;

Copy of letter from Development Advisor, MoS dated 20.5.2009 is at Appendix-I(A).

(c). As per the opinion of the Development Advisor, VPT had revised the upfront cost from ₹10.51 crores to `6.80 crores, capital cost from ₹114.37 crores to 114.50 crores and berth hire charges from ₹0.76 to ₹0.77 per GRT per hour and submitted a revised proposal to TAMP vide

		<p>LT.No.QRNPA/VQ-6/TARIFF/2009 dated 20.07.2009 (Appendix-I(B)).</p> <p>(d). In response, TAMP vide Lr. No.TAMP/39/2008-VPT dated 27.8.2009, inter alia opined that the revision in the capital cost proposed by VPT is not found to be significant, and suggested VPT to examine once again the application filed by it for revision in the upfront berth hire.</p> <p>(e). VPT vide its letter No.QRNPA//Q-6/Tariff/2009 dated 24.9.2009 requested TAMP that the revised proposal may be considered as withdrawn in view of the opinion of TAMP.</p> <p>(f). As such the <u>Capital Cost of ₹49.98 crores considered by TAMP for fixation of upfront berth hire charges is in order.</u> The statements showing comparative upfront cost, comparative capital cost and comparative calculation of berth hire charges are attached at Appendix I(C) I(D) and I(E) respectively.</p> <p>(g). Provision for payment of upfront fee of ₹6.8 crores by the Concessionaire exists vide clause 9.1(a) of Article 9 of the concession Agreement. Provision to Plan, design and construct 255 m length of berth (including dismantling the existing 40m berth length already constructed as part of WQ7) to cater to the berthing requirement of 14 m draft vessels exists under Project Requirements at Appendix 4 of the Concession Agreement.</p>
(ii).	<p>(a). Clause No. 4.4. of Annexure –V of the Tariff Guidelines 2008, stipulates the calculation of berth hire charges and the same is extracted herein below:</p> <p><u>“Calculation of Berth Hire:</u></p> <p>For arriving at tariff for berth hire, the revenue requirement is to be calculated. The revenue requirement is operating cost plus 16% ROCE. The Capital cost will comprise of the following:</p> <p>(i) Cost of construction of berth</p> <p>(ii) Cost of dredging if any carried out alongside the berth.</p> <p>The above two costs are to be obtained from the estimates given by the Port Trust. The operating cost is only the maintenance charges for which the norm is 1% the above capital cost (items (i) and (ii) above).</p> <p>After calculating the revenue requirement as above, the berth hire per GRT is formulated taking into account the values of GRT of vessels considered for calculation of capacity. For arriving at per hour berth hire rate, the annual revenue requirement is to be divided by total GRT hours.</p> <p>TAMP has also committed an error / mistake by considering the GRT furnished by VPT for calculating the berth hire charges. The GRT per vessels furnished by TAMP is as follows:</p>	<p>Conditionalities pertaining to GRT</p> <p>The upfront tariff proposal submitted by VPT to TAMP in the year 2008 considered the highest average GRT recorded during 2005-06, 2006-07 and 2007 -08 duly obtaining the latest trends in vessel sizes and for forecast. The tariff proposal accordingly was prepared as per the TAMP Guidelines 2008.</p> <p>TAMP after following the due procedure and after conducting Joint Hearing involving all the stake holders has notified the tariff vide its order dt. 12.2.2009. Adequate scope was provided for all the prospective bidders to represent their views including the conditionalities considered for determining upfront tariff during joint hearing. As such, the concessionaire has the complete knowledge/information about the parameters considered by the TAMP prior to bidding.</p> <p>The variations in actual position attained in respect of any parameter after CoD to the</p>

	<table><tr><th>Particulars</th><th>Unit</th><th>CP Coke</th><th>LAM Coke</th><th>Steel</th><th>Granite</th></tr><tr><td>Average GRT per vessel</td><td>Tonnes</td><td>18550</td><td>29000</td><td>1300</td><td>15000</td></tr></table> <p>Therefore, GRT berth hours per year considered by TAMP are 14,09,62,800. The actual GRT of vessels that actually berthed at the WQ6 berth since COD is as follow:</p> <table><tr><th>Particulars</th><th>Unit</th><th>CP Coke</th><th>LAM Coke</th><th>Steel</th><th>Granite</th></tr><tr><td>Average GRT per vessel</td><td>tonnes</td><td>32058</td><td>38207</td><td>28863</td><td>19528</td></tr></table> <p>Therefore, the actual GRT berth hours per year are 22,97,98,992. From the above it is clear that the conditionality's of GRT considered by TAMP are incorrect.</p> <p>[WQMPL has furnished a copy of diagram (specifying the size of various types of vessels) and a copy of the GRT calculation.]</p>	Particulars	Unit	CP Coke	LAM Coke	Steel	Granite	Average GRT per vessel	Tonnes	18550	29000	1300	15000	Particulars	Unit	CP Coke	LAM Coke	Steel	Granite	Average GRT per vessel	tonnes	32058	38207	28863	19528	<p>estimated parameters considered for fixation of upfront tariff in the current PPP arrangement can only be viewed as part of project risks and may not be construed as error.</p> <p>In view of the above, there appears no rationale for considering revision of berth hire charges notified by TAMP as claimed by the concessionaire.</p>				
Particulars	Unit	CP Coke	LAM Coke	Steel	Granite																									
Average GRT per vessel	Tonnes	18550	29000	1300	15000																									
Particulars	Unit	CP Coke	LAM Coke	Steel	Granite																									
Average GRT per vessel	tonnes	32058	38207	28863	19528																									
(iii)	<p>As per serial No. 4.4. of Annexure –V of the Tariff Guidelines 2008, TAMP shall fix the berth hire charges based on the revenue requirement from berthing services. The revenue requirement is the operating cost plus 16% Return on Capital Employed (“ROCE”). ROCE is earning before interest and tax divided by capital employed. Due to the wrong calculations done by TAMP the capital investment of WQMPL is erroneously considered as `49.98 Crores instead of 39.47 Crores and total GRT berth hours are erroneously underestimated at 14,09,62,800 instead of 22,97,98,992. Consequently ROCE of WQMPL and revenue requirement from berthing services which is the basis for calculation of berth hire charges are also increased. Therefore, WQMPL’s Tariff Order 2009 with regard to berth hire charges is incorrect. The rectified berth high charges should be as follows:</p> <p>Rectified Berth Hire Charges:</p> <table><tr><th>Sl. No.</th><th>Particulars</th><th>Gazette Berth Hire Charges (as per Gazette No. 26</th><th>Rectified berth hire charges (to be notified by TAMP)</th></tr><tr><td></td><td>Revenue Requirement</td><td></td><td></td></tr><tr><td>i)</td><td>Berth Hire charges</td><td>(₹ in crores)</td><td>(₹ in crores)</td></tr><tr><td>(a)</td><td>Operating cost</td><td></td><td></td></tr><tr><td></td><td>(i). Maintenance charge (1% on cost of construction of berth)</td><td>0.47</td><td>0.39</td></tr><tr><td></td><td>(ii) Depreciation</td><td>1.67</td><td>1.32</td></tr><tr><td></td><td>(iii) Insurance (1% on berth</td><td>0.47</td><td>0.39</td></tr></table>	Sl. No.	Particulars	Gazette Berth Hire Charges (as per Gazette No. 26	Rectified berth hire charges (to be notified by TAMP)		Revenue Requirement			i)	Berth Hire charges	(₹ in crores)	(₹ in crores)	(a)	Operating cost				(i). Maintenance charge (1% on cost of construction of berth)	0.47	0.39		(ii) Depreciation	1.67	1.32		(iii) Insurance (1% on berth	0.47	0.39	
Sl. No.	Particulars	Gazette Berth Hire Charges (as per Gazette No. 26	Rectified berth hire charges (to be notified by TAMP)																											
	Revenue Requirement																													
i)	Berth Hire charges	(₹ in crores)	(₹ in crores)																											
(a)	Operating cost																													
	(i). Maintenance charge (1% on cost of construction of berth)	0.47	0.39																											
	(ii) Depreciation	1.67	1.32																											
	(iii) Insurance (1% on berth	0.47	0.39																											

	cost)			
	Subtotal (a)	2.61	2.11	
(b)	Return on Capital Employed % 16%	8.00	6.32	
	Total Revenue requirement from berthing services (a + b)	10.61	8.42	
	GRT berth hours per year	14,09,62,800	22,97,98,992	
Tariff Order 2015	Foreign going vessel (Rate per GRT per hour) in ` (Without Escalation)	0.76	₹ 0.37	
	Coastal vessel (Rate per GRT per hour) in ` (Without Escalation)	₹ 0.46	₹ 0.22	
Tariff Order 2015	Foreign going vessel (Rate per GRT per hour) in ` (With escalation of 35% mentioned in Gazette No. 338	₹1.03	₹ 0.50	
	Coastal vessel (Rate per GRT per hour) in ` (With Escalation of 35% mentioned in Gazette No. 338	₹0.62	₹ 0.30	
	<p>Therefore, the rectified Berth hire charges for foreign going vessels should be ₹ 0.50 per GRT per hour and for coastal vessels should be ₹ 0.30 per GRT per hour.</p> <p>[WQMPL has furnished a copy of Writ Petition dated 23.08.2017.]</p>			
(iv)	<p>Due to the errors committed by TAMP in assessing the correct construction cost of WQ6 berth and correct GRT per vessel of the vessels at the WQ6 berth, the calculation of berth hire charges on which WQMPL has been paying Royalty has been increased abnormally. Due to the collection of exorbitant berth hire charges in comparison with WQMPL's competitor at VPT, WQMPL is unable to compete with VPT itself and other berth operators at VPT and therefore, has been suffering heavy loss.</p>			
(v).	<p>As a corollary, comparative charts of berth hire charges fixed by TAMP to the various operators including WQMPL at VPT and graphical representation of the comparison of berth hire charges</p>			<p>It is not realistic to compare the berth hire of WQ-6 with that of other berths in VPT. The berth hire at VPT owned berths is</p>

among the operators is given below:

COMPARATIVE CHAT OF BERTH HIRE CHARGES AT VPT

Sr. No	Operator	Type of Berth	Berth No.	Berth Hire Charges notified by TAMP (per GRT per hour or part thereof)		
				Foreign going vessel (in US \$)	Foreign going vessel (Equivalent in INR @ Exchange Rate - 64.34)	Coastal Vessel (in INR)
1	Visakhapatnam Port Trust (VPT)	Non- crane berths				
		-Upto 30000 GRT	WQ 1 to WQ 5 & EQ 3 to EQ 5	0.00230	0.147	0.0614
		-Above 30000 GRT		0.00306	0.196	0.0818
		Crate Berths				
		-Upto 30000 GRT	EQ 6	0.00568	0.365	0.1518
		-Above 30000 GRT.		0.00764	0.491	0.2042
2	Vizag Seaport Pvt. Ltd (VSPL) (BOT in VPT)	Crane berths (For all GRT)	EQ 8 & EQ 9	0.0072 subject to a minimum of US \$ 144	0.463	0.1897 subject to a minimum of ₹ 3794/-
3	Adani Vizag Coal Terminal Pvt Ltd. (AVCTPL) (BOT in VPT)	Crane berth (For all GRT)	EQ 1	-	0.646*	0.387
4	Vizag General Cargo Berth Pvt. Ltd (VGCBPL) (BOT in VPT)	Crane berth (For all GRT)	GCB	-	0.744*	0.446
5	West Quay Multiport Pvt Ltd (WQMPL) (BOT in VPT)	Crane berth (For all GRT)	WQ6	-	1.03*	0.62

determined by scale of Rates based on a different set of guidelines of TAMP which considers the depreciated value as compared to a relatively new quay of WQ-6 berth with deeper draft.

Denominated in INR

CALCULATION OF BERTH HIRE CHARGES PAYABLE BY SAMPLE VESSEL OF 32,000 GRT AT VPT's BERTH & WQMPL's BERTH:

Sr. No.	Berth	GRT	Applicable berth hire charges as notified by TAMP (in INR)	Berth Hire Charges for 24 hrs (in INR)
1	VPT(WQ berths)	32,000	0.196	1,50,528
2	VPT (EQ berths)	32,000	0.491	3,77,088
3	WQMPL	32,000	1.03	7,91,040

From above it is clearly demonstrate that the berth hire charges fixed for WQ6 berth is indiscriminately higher by 500% than the berths operated by VPT. WQMPL have to offer steep discounts to attract few to none vessels at the berth, but is also obligated to pay

	Royalty to VPT on the basis of the unreasonably high berth hire charges fixed by TAMP.									
(B)	<u>STORAGE CHARGES:-</u>									
(i).	<p>In clause 2.0 of Annex V of the Tariff Guidelines 2008, TAMP apportioned the total revenue requirement among the said three major groups as follows:</p> <table><tr><th>Tariff Group</th><th>Percentage of total revenue allocated</th></tr><tr><td>Cargo Handling Charges</td><td>90</td></tr><tr><td>Storage Charges</td><td>5</td></tr><tr><td>Miscellaneous Charges</td><td>5</td></tr></table> <p>As against the above guidelines, VPT considered 96% of the revenue requirement from handling charge, 2% from storage charge and 2% from miscellaneous charge while arriving at the upfront tariff. TAMP in Para 10 (viii) (b) of the Tariff Order 2009 accepted the aforesaid apportionment of the total revenue requirement as considered by VPT and the revenue requirement apportioned to handling charge is ₹2571 Lakhs, storage charge is ₹54 Lakhs and miscellaneous charge is ₹54 Lakhs. It is clear that TAMP has confirmed Clause 2.0 of Annexure V of the Tariff Guidelines 2008 and proportioned the storage charges and miscellaneous equally.</p>	Tariff Group	Percentage of total revenue allocated	Cargo Handling Charges	90	Storage Charges	5	Miscellaneous Charges	5	TAMP vide its Order dated 12.2.2009 has apportioned a revenue requirement of ₹0.54 cores towards storage charges and ₹0.54 cores for miscellaneous charges equally @ 2% of the total Annual Revenue Requirement of Cargo handling activity.
Tariff Group	Percentage of total revenue allocated									
Cargo Handling Charges	90									
Storage Charges	5									
Miscellaneous Charges	5									
(ii).	Whereas, TAMP has not proportioned the storage and miscellaneous charges equally in the Tariff Order 2009 and violated the terms of the Tariff Guidelines 2008. TAMP erred in fixing the storage and miscellaneous charges.	It should be noted that miscellaneous charge is applicable to the total capacity of 2.09 MTPA of the terminal and per tonne rate is reckoned by dividing the ARR of ₹0.54 cores for miscellaneous activities with capacity of 2.09 MTPA.								
(iii)	<p>As per Clause 4 & 5 of Annex IV of Tariff Order 2009, the free period for storage of import cargo is 5 days and export cargo is 15 days. The storage charge for the cargo after the said period is as follows:</p> <p>Storage Charges:</p> <table><tr><th>Description</th><th>Rate in ₹ per ton per day</th></tr><tr><td>First week after expiry of free period</td><td>₹8.60</td></tr><tr><td>2nd Week after expiry of free period</td><td>₹12.90</td></tr><tr><td>Beyond 2nd week</td><td>₹17.20</td></tr></table> <p>As per Clause 4 & 5 of Annex IV of Tariff Order 2009, ₹2.60 per tonne is a composite charge for all miscellaneous services such as environment and management, sweeping of cargo on the wharf, safety measures, etc.</p>	Description	Rate in ₹ per ton per day	First week after expiry of free period	₹8.60	2 nd Week after expiry of free period	₹12.90	Beyond 2 nd week	₹17.20	Though the ARR for storage charges and miscellaneous charges is equally apportioned as ₹0.54 cores per annum, storage charges are assumed to be applicable only to 30% of the cargo i.e., 6.2 lakh tonnes. The storage charges to be reckoned depending upon the number of days of storage beyond free period duly ensuring realisation of ARR of ₹0.54 cores. Thus, the per tonne charges for Storage and Miscellaneous activity cannot be equal. As such it is not prudent to conclude that TAMP has not proportioned the storage and miscellaneous charges equally and violated the terms of the Tariff Guidelines 2008 and erred in fixing the storage and miscellaneous charges.
Description	Rate in ₹ per ton per day									
First week after expiry of free period	₹8.60									
2 nd Week after expiry of free period	₹12.90									
Beyond 2 nd week	₹17.20									
(iv)	<p>In violation of the Clause 2.2 of Annex-V of Tariff Guidelines 2008 and 10 (viii) (b) of the Tariff Order 2009, TAMP has not proportioned/ fixed the same storage and miscellaneous charges. The storage charges are 130 times the miscellaneous charges. The calculation of storage charges for period of 30 days, which is the accepted dwell time, is as follows:</p> <p>Storage Charges:</p>	The contention of the Concessionaire that the storage charges are 130 times the miscellaneous charges is not tenable. The calculations furnished by the concessionaire vide para iv) Storage Charges considered a dwell time of 30 days appears to be arbitrary.								

<div>First 5 days 5 x 0 = 0</div> <div>Next 7 days 7x 8.60 = 60.20</div> <div>Next 7 days 7 x 12.90 = 90.30</div> <div>Next 11 days 11 x 17.20 = 189.20</div> <div>No. of days 30 = 339.70 MT/per month (30 days)</div> <div>The above calculation shows that the tariff for storage and miscellaneous charges are not the same. The storage Charges Should be ₹2.60 per tonne per month. The Tariff Guidelines 2008 prescribed that only 30% of the cargo would attract Storage Charges. Therefore, the Storage Charges per tonne should be (₹2.60 x 100/30) = ₹8.67 per tonne per months. After applying this escalation factor of 35.08%, the applicable tariff for storage Charges for the current year should be (₹8.67 + 35.08%) = ₹11.71 per tonne per month.</div>																		
<div>C. <u>CONCLUSION</u></div> <div>In view of the aforesaid, the rectified berth hire charges and storage charges are given in the table below:</div> <div>Berth Hire Charges:</div> <table><tr><th>Sl. No.</th><th>Particulars</th><th>Rectified Charges</th></tr><tr><td>1</td><td>Foreign going vessel (Rate per GRT per hour in ₹ (With escalation)</td><td>₹0.50</td></tr><tr><td>2</td><td>Coastal Vessel (Rate per GRT per hour) in ` (With Escalation)</td><td>₹0.30</td></tr></table> <div>Storage Hire Charges:</div> <table><tr><th>Description</th><th>Rectified Charges per tonner per day</th></tr><tr><td>First week after expiry of free period</td><td>₹0.30</td></tr><tr><td>2nd week after expiry of free period</td><td>₹0.45</td></tr><tr><td>Beyond 2nd week</td><td>₹0.60</td></tr></table>	Sl. No.	Particulars	Rectified Charges	1	Foreign going vessel (Rate per GRT per hour in ₹ (With escalation)	₹0.50	2	Coastal Vessel (Rate per GRT per hour) in ` (With Escalation)	₹0.30	Description	Rectified Charges per tonner per day	First week after expiry of free period	₹0.30	2 nd week after expiry of free period	₹0.45	Beyond 2 nd week	₹0.60	
Sl. No.	Particulars	Rectified Charges																
1	Foreign going vessel (Rate per GRT per hour in ₹ (With escalation)	₹0.50																
2	Coastal Vessel (Rate per GRT per hour) in ` (With Escalation)	₹0.30																
Description	Rectified Charges per tonner per day																	
First week after expiry of free period	₹0.30																	
2 nd week after expiry of free period	₹0.45																	
Beyond 2 nd week	₹0.60																	

10.3. With reference to point of action flowing from the joint hearing brought out in para 10.1.(ii) above, the VPT vide its letter dated 26 March 2018 has furnished proposal for revision in storage charges duly meeting the ARR of ₹0.54 crores per annum estimated and notified in the upfront tariff order dated 27.8.2009. The submissions of VPT, in this regard alongwith its proposal for revision in storage charges is given below:

- (i). A meeting was held by VPT with the concessionaire M/s.WQMPL on 19.10.2015 for amicable settlement of issues vide article 19.10 of the Concession Agreement. During the meeting, among other issues, WQMPL informed that there is an error in the TAMP notification regarding storage charges as the same was notified as per "per day" against "per week" and requested VPT to inform TAMP accordingly. It was decided that WQMPL shall make an application to TAMP mentioning the error through VPT and VPT shall forward the same to TAMP with its recommendations. A copy of the minutes of the meeting between VPT and WQMPL dated 19.10.2015 is furnished as Appendix – II(A).
- (ii). The decisions taken in the meeting on 19.10.2015 with WQMPL were put upto the VPT Board in its meeting No.4 held on 6.11.2015. The VPT Board has resolved to approve vide point No.3 of Resolution No.180/2015-16 "to forward the M/s.West Quay Multi Port Pvt. Limited application to

TAMP mentioning the error noticed regarding storage charges". The port has furnished a copy of the Board Resolution as Appendix-II(B).

- (iii). The concessionaire M/S.WQMPL vide Lr. No.WQMPLA/PTA/ 5P1201511462 dated 24.11.2015 (Appendix-II(C) has informed that the storage charges "per ton/per week" are notified by TAMP as "per ton/ per day". M/s.WQMPL further informed that to arrive at the correct storage charge, the notified tariff has to be divided by 7 (seven).

VPT vide letter No.IENG/EE(PPP)AiVQ-6/2016142 dated 20.1.2016 (Appendix-II(D) has requested TAMP to revise the storage charges accordingly.

[With reference to the VPT letter dated 20 January 2016, it is relevant to state that we have vide our letter dated 4 March 2016 to VPT stated that since the upfront storage charge approved by this Authority is solely based on the proposal filed by the VPT and based on the methodology adopted by the port, the port is requested to examine the representation made by the WQMPL at its end. If the VPT on such examination finds there is merit in the representation made by the WQMPL warranting review of the storage charge, in the post bid scenario, then the VPT may seek necessary approval of the Ministry of Shipping to review the storage charges prescribed in its Order No.TAMP/39/2008-VPT dated 12 February 2009 and file a well analysed proposal before this Authority for the limited purpose of reviewing the storage charge maintaining the ARR from storage charge at `0.54 crores as estimated in the said Order.]

- (iv). **Proposal of VPT:**

In view of the decision taken during the joint hearing held by TAMP on 5.8.2018, the storage charges for WQ-6 berth may be revised as detailed below, duly maintaining the ARR (Annual Revenue Requirement) from storage Charges at ₹0.54 crores as estimated in the TAMP Order No.TAMP/39/2008-VPT dated 12.2.2009.

- (v). **Extracts contained in Annex-I of TAMP Order dated 12.2.2009:**

(b). Storage charge	Estimates modified by TAMP
	Rate per tonne / per day or part thereof (in ₹)
First week	8.60
Second week	12.60
Thereafter	17.20

- (vi). (a). **Methodology for arriving at the revised Storage Charges:**

Revenue requirement from storage = ₹54 lakhs

% of cargo to attract storage charge = 30%

Cargo likely to pay storage charge (lakh tonnes) = 6.24

Free period = Export: 15 days; Import: 5 days.

Calculation= $54 / 6.24 / 7 = ₹1.24$

- (b). **Calculations of revised storage charges:**

Cargo	Volume (lakh tonnes)	Handling rate per day (Tones)	Parcel (Tonnes)	Handling time (days)	Free period (days)	Dwell time (days)	Weighted average (lakh tonne days)
(1)	(2)	(3)	(4)	(5) (4)/(3)	(6)	(7) (5)+(6)	(8) (7)x(2)
CP Coke	7.49	10000	24000	2.4	5	7.40	55.43
LAM Coke	7.49	10000	28000	2.8	5	7.80	58.42
Steel	3.74	4000	10000	2.5	15	17.5	65.45

Cargo	Volume (lakh tonnes)	Handling rate per day (Tonnes)	Parcel (Tonnes)	Handling time (days)	Free period (days)	Dwell time (days)	Weighted average (lakh tonne days)
(1)	(2)	(3)	(4)	(5) (4)/(3)	(6)	(7) (5)+(6)	(8) (7)x(2)
Granite	2.08	2500	10000	4	15	19.00	39.52
	20.8					Total	218.82
						Wt. Avg.	11(218.82/ 20.8)

Thus, weighted average of dwell time (handling and free period) without considering Storage time works out to 11 days.

Extent of area provided for storage of cargo : 50000 sq. mtrs.

Capacity of the storage area : 1.04 lakh tonnes

Number of turns for 2.09 MTPA : 20

Cargo dwell time : $365/20 = 18$ days

Storage days : $18 - 11 = 7$ days

Volume of cargo requiring storage = 30% of 2.09 MTPA = 6.2 lakh tonnes per annum

Annual revenue requirement for storage activity = ₹0.54 crores

Storage days required = $18 - 11 = 7$

Storage charge = $54/6.2/7 = ₹1.24$ per tonne per day

10.4. With reference to point of action at paragraph 10.1 (iii), the VPT has furnished the berth hire calculation giving comparison of estimates considered in the upfront tariff Order dated 12 February 2009 and estimates as per revised cost including dismantling cost and reduced upfront fee. A summary of statements furnished by VPT relating to upfront fee, comparative capital cost and comparative calculation of berth hire charges as furnished by VPT is given below:

(i). **Statement Showing Comparative Upfront Fee – WQ6 Berth:**

Sr. No.	Component	Break up of Upfront fee of ₹10.51 crores	Break up of reduced upfront fee of ₹6.80 crores excluding cost of 40 mtrs. of berth length of WQ7
A.			
	Cost of Steel pile walling	2.52	0.00
	Cost of Slope protection	0.07	0.00
	Cost of berth (40 meters)	1.12	0.00
	Total A	3.71	0.00
B.			
	Lighting of berth	0.12	0.12
	Cost of road	0.43	0.43
	Cost of drain	0.14	0.14

	Cost of culvert	0.12	0.12
	Paving	0.22	0.22
	Land excavation	0.10	0.10
	Dredging	0.26	0.26
	Total B	1.39	1.39
C.	Total (A+B)	5.10	1.39
D.	Soil investigation, Customs C wall, TEFR, etc.	5.41	5.41
E.	Total upfront fee (C+D)	10.51	6.80

(ii). Statement showing comparison of capital cost:

Sr. No.	Particulars	Estimates as per TAMP Order dt. 12.02.2009 Gazette No.26; dt. 24.02.2009.	Estimates as per the Revised cost (including dismantling cost & reduced upfront fee)
	Capital cost for cargo handling activity		
A.	Capital Cost for cargo handling activity (No charge from the estimates in February 2009 Order)	64.39	64.39
B.	Capital cost of Berth Activity		
(i).	Cost of Construction of berth (215 meters length)	36.55 *	36.55
(ii).	Upfront fee on cost of 40 m length berth and other facilities [from Sl. No. 04 (i)]	5.10 *	1.39
(iii).	Upfront fee on the amount spent on infrastructure development [From Sl. No. 14 D]	5.41 *	5.41
2	Total upfront fee	10.51	6.80
3	Cost of dismantling & reconstruction of 40 mtrs length of WQ.7 berth	0.00 *	3.84
4	Total berth cost (1+2+3)	47.06 *	47.19
5	Cost of dredging	2.92	2.92
6	Total cost for berthing activity (4+5)	49.98	50.11
C	TOTAL CAPITAL COST FOR THE PROJECT (A + B)	114.37	114.50

[* The Order dated 12 February 2009 indicates cost of construction of berth plus ₹10.51 crores towards cost of constructed berth of 40 mtrs length at ₹47.06 crores.]

(iii). Statement showing comparative Berth Hire for WQ-6 berth.

			(₹ Crores)
Sr. No.	Particulars	Estimates as per TAMP Order dt. 12.02.2009 Gazette No.26; dt. 24.02.2009	Estimates as per the Revised cost (including dismantling cost & reduced upfront fee)
1	Capital Cost		
	Total berth cost (255 meters including upfront)	47.06	47.19
	Cost of dredging	2.92	2.92
	Total capital cost for berthing activity	49.98	50.11
2	Operation & Maintenance cost		
	Maintenance charge (1% on cost of construction of berth)	0.47	0.47
	Depreciation	1.67	1.77
	Insurance (1% on cost of construction of berth)	0.47	0.47
	Total Operating Cost	2.61	2.71
3	Return on capital employed @ 16%	8.00	8.02
4	Total revenue requirement from berthing services (2+3)	10.61	10.73
5	Total estimated GRT hours (in crores)	14.07	14.07
6	Rate per GRT per hour or part thereof (4 ÷ 5)	0.754 #	0.763 *
	Rounded figure	0.76	0.77

(# `10.61 crores ÷ 14.07 GRT hours in crores, * `10.07 crores ÷ 14.07 GRT hours in crores)

10.5. The VPT was also requested to furnish information / clarification on the following points vide our letter dated 15 February 2018. The VPT has furnished information/ clarification vide its letter dated 26 March 2018 after our reminder dated 28 February 2018 and 13 March 2018.

Sl. No.	Information / clarification sought by us vide our letter dated 15 February 2018	Response from VPT vide its letter dated 26 March 2018
1.	(i). Audited Annual Accounts of WQMPL from the date of commencement of operation i.e. for the year 2015-16, 2016-17 and actuals for the year 2017-18 i.e. from April 2017 to 31 December 2017. (ii). Physical and Financial Performance of WQMPL	A Copy of Audited Annual Accounts of WQMPL for the years 2015-16 and 2016-17 is furnished.

	for the year 2017-18 i.e. from April 2017 till December 2017 as per format attached as Annex.	Physical and Financial Performance of WQMPL for the year 2017-18 i.e., from April 2017 to December 2017 is furnished.												
	(iii). Revised berth hire charges proposed by WQMPL in its representation dated 16.6.2017:													
	(a). The berth length of WQ-6 constructed by WQMPL.	The berth length of WQ-6 constructed by M/s.WQMPL is 255 meters as per Appendix-4 of the Concession Agreement.												
	(b). The actual expenditure incurred by WQMPL for construction of berth No. WQ-6 linking it to the capex reported in Gross Block in Audited Annual Accounts of WQMPL	<p>The actual expenditure incurred by M/s.WQMPL for construction of berth No.WQ-6 linking it to the Capex reported on Gross Block in the Audited Annual Accounts, it is seen from the audited Annual Accounts that there is no specific / separate mention about berth cost.</p> <p>In the Balance Sheet, it may be seen that for Berth and other civil works, an amount of ₹114.96 crores was mentioned at Gross Block and ₹107.28 crores as Net Block for the Financial Year 2016-17. However, a letter is being addressed to M/s.WQMPL to furnish the details of actual expenditure incurred for construction of the berth.</p>												
	(c). At the joint hearing the VPT has stated that, after notification of upfront tariff by TAMP in February 2009, Development Adviser has visited the port and suggested to dismantle 40 meters of length of WQ-7 in view of proposed dredging to be carried out and reconstruct it as a part of WQ-6. In this connection, the VPT is requested to clarify whether the construction of the said berth length of 40 mtrs forms part of WQ-6 berth and whether the said 40 meters of berth length earlier part of WQ7 was re-constructed after dismantling as part of WQ6 project? If so, furnish the capex incurred for the same along with detailed break up. Also clarify, as to who has incurred the capex for the same.	<p>It is to clarify that, the construction of the berth length of 40 m forms part of WQ-6 berth of total length 255 meters.</p> <p>The 40 m berth length earlier part of WQ-7 was reconstructed by the concessionaire WQMPL. The estimated capital cost towards dismantling and reconstruction of the 40 m berth length was ₹3.84 crores. The expenditure towards reconstruction of the 40m berth length was incurred by WQMPL as per the scope of the project.</p>												
	<p>(d). The average GRT considered by the Authority in the berth hire calculation in upfront tariff approved vide Order No.TAMP/39/2008-VPT dated 27 August 2009 is based on the average GRT estimated by the VPT as given at Sl. No.(iii) at Annex III of the said Order in the two tables a and B. For ease of reference the average GRT furnished by VPT and considered by the Authority is given below:</p> <table><tr><th>Particulars</th><th>Unit</th><th>CP Coke</th><th>LAM Coke</th><th>Steel</th><th>Granite</th></tr><tr><td>Average GRT per vessel</td><td>Tonnes</td><td>18550</td><td>29000</td><td>11300</td><td>15000</td></tr></table> <p>The VPT vide its letter dated 18 January 2018 in its comments on the representation of WQMPL letter dated 16 June 2017 has stated that the upfront tariff proposal was submitted by VPT in the year 2008 considering the highest average GRT recorded during 2005-06, 2006-07 and 2007-08 duly obtaining the latest</p>	Particulars	Unit	CP Coke	LAM Coke	Steel	Granite	Average GRT per vessel	Tonnes	18550	29000	11300	15000	<p>The upfront tariff proposal submitted by VPT to TAMP in the year 2008 considered the highest average GRT recorded during 2005-06, 2006-07 and 2007-08 duly obtaining the latest trends in vessel sizes and for forecast. It may not be possible to estimate and envisage the accurate size of the vessels that would actually be deployed after development of any facility. The variations in actual position attained in respect of any parameter after CoD to the estimated parameters considered for fixation of upfront tariff in the current PPP arrangement can only be viewed as part of project risks and may not be construed as error.</p>
Particulars	Unit	CP Coke	LAM Coke	Steel	Granite									
Average GRT per vessel	Tonnes	18550	29000	11300	15000									

	trends in vessel sizes and for forecast. The VPT is requested to clarify as to why higher GRT of vessel now brought out by WQMPL in its representation dated 16 June 2017 was not envisaged by the VPT in its proposal for fixation of upfront tariff for multipurpose berth at WQ8 in the year 2008.	
2.	<u>Revised Storage charges by WQMPL in its representation dated 16.6.2017:</u>	
	(a). The comments furnished by VPT vide its letter dated 18 January 2018 does not comment on all the points made by the WQMPL in its representation dated 16 June 2017. The VPT is, therefore, requested to furnish point wise comments on each of the points made by WQMPL in its representation dated 16 June 2017 as regards storage charge.	TAMP vide its Order dated 12.2.2009 has apportioned a revenue requirement of ₹0.54 crores towards storage charges and ₹0.54 crores for miscellaneous charges equally @ 2% of the total Annual Revenue Requirement of Cargo handling activity. It should be noted that miscellaneous charge is applicable to the total capacity of 2.09 MTPA of the terminal and per tonne rate is reckoned by dividing the ARR of ₹0.54 crores for miscellaneous activities with capacity of 2.09 MTPA.
	(b). The WQMPL in its representation dated 16 June 2017 has arrived at revised storage proposed at ₹0.30/tonne / day for the first slab viz. first week after expiry of the prescribed free period (5 days for import cargo and 15 days for export cargo). The VPT is requested to furnish its comments on the revised storage charge proposed by WQMPL.	Though the ARR for storage charges and miscellaneous charges is equally apportioned as ₹0.54 crores per annum, storage charges are assumed to be applicable only to 30% of the cargo i.e., 6.2 lakh tonnes. The storage charges to be reckoned depending upon the number of days of storage beyond free period duly ensuring realization of ARR of ₹0.54 crores. Thus, the per tonne charges for Storage and Miscellaneous activity cannot be equal. As such it is not prudent to conclude that TAMP has not proportioned the storage and miscellaneous charges equally and violated the terms of the Tariff Guidelines 2008 and erred in fixing the storage and miscellaneous charges.
	(c). The WQPL in Para B(II) of the representation of WQMPL dated 16 June 2017, in the last sentence has stated “(assuming the cargo is stored for a period of 30 days which is the accepted dwell time). The VPT is requested to comment upon the above assumption made by WQMPL. The VPT may also confirm that the optimal capacity estimated by VPT at 2.09 million tonnes per annum for the WQ6 berth for fixation of upfront tariff which was considered in the August 2009 can be achieved with this assumption made by WQMPL.	The contention of the Concessionaire that the storage charges are 130 times the miscellaneous charges is not tenable. <u>The calculations furnished by the concessionaire vide para iv) Storage Charges considered a dwell time of 30 days appears to be arbitrary.</u>

11. In the meanwhile, since VPT has stated at the joint hearing that they will file a proposal for correction required in storage charge and also agreed to share with TAMP and WQMPL the berth hire calculation done by the port had WQMPL constructed the 40 meters of constructed berth made available by VPT to WQMPL and in view a few issues thrown at the Joint hearing calling for further clarification/ additional information on some of points from the Petitioner and VPT, it was felt that all this will take a minimum period of 6 weeks. On completion of the above, the case is to be analysed and considered by this Authority for passing a Speaking Order on the representations filed by WQMPL which may take about 6 weeks. Bringing out that the pleadings of respective parties are yet to be concluded, steps were taken through our Legal Counsel vide letter dated 12 February 2018 to take necessary steps to seek extension of time of 12 weeks from 13 February 2018 from the Hon'ble High Court of Judicature of Hyderabad for the State of Telangana and the State of Andhra Pradesh to take decision on the representation filed by WQMPL. In this regard, we have vide our letter dated 20 February 2018 forwarded Interim Application duly signed and notarized to our Advocate-on-record to file before the Hon'ble High Court of Judicature at Hyderabad for the State of Telangana and Andhra Pradesh High Court. The Advocate-on-record vide its email dated 8 March 2018 has intimated that extension petition has been filed into the Registry.

12. On perusing the reply furnished by WQMPL vide its letter dated 13 March 2018, it is found that WQMPL has not specifically addressed on one of the points raised in our letter dated 15 February 2018. The WQMPL was, therefore, requested vide our letter dated 28 March 2018 to furnish the additional information/ clarification arising out of the response of WQMPL. This was followed up by reminder dated 5 April 2018. Further, a copy of the proposal

for revision of storage charges furnished by the VPT and berth hire calculation furnished by VPT vide its letter dated 26 March 2018 were forwarded to WQMPL vide our letter dated 5 April 2018 for comments of WQMPL. The WQMPL was required to furnish information/ comments by 10 April 2018 followed by reminder dated 17 April 2018 and letter dated 3 May 2018. The WQMPL has furnished its response vide its email dated 7 May 2018. A summary of information gap arising out of reply of WQMPL letter dated 13 March 2018 and the comments of WQMPL sought on the proposal of VPT of storage charge and berth hire calculation is tabulated below:

Sr. No.	Additional information sought in view of gaps in WQMPL reply dated 13 March 2018 vide our letter dated 28 March 2018	Comment of WQMPL
(i).	With reference to information sought on A(iii) (b) above of our letter dated 15 February 2018, the WQMPL has stated that the actual expenditure incurred by WQMPL for construction of berth No.WQ6 as reported in Gross Block in Audited Accounts of the year 2015-16 is ₹1,98,69,01,458/- (₹198.69 crores). It is seen from the Audited Accounts for the year 2015-16 furnished by WQMPL that, gross block figures referred by WQMPL is the total Gross block which includes Plant & Machinery, Office Equipment, Leasehold Land etc. The information sought in para 2(iii)(b) of our letter is the actual expenditure incurred by WQMPL for construction of WQ6 berth linking it to capex reported in gross block in the Audited Accounts. The schedule 10 – Tangible Asset in the Audited Accounts 2015-16 of WQMPL reports gross block of berth and Civil Work at ₹112.99 crores. The WQMPL to furnish actual expenditure incurred by WQMPL exclusively towards construction of WQ6 berth.	We reiterate that the schedule 10 – Tangible Asset in the Audited Accounts 2015-16 of WQMPL reports gross block of berth and civil work at ₹112.99 crores. Therefore, the actual expenditure incurred for construction of berth & civil works is ₹112.99 crores. [WQMPL has not disclosed the actual expenditure incurred by WQMPL exclusively for construction of WQ-6 berth.] [VPT has also reported vide its letter dated 4 May 2018 that WQMPL has not furnished the information, as brought out in subsequent paragraph.]
(ii).	Comments of WQMPL sought vide our letter dated 5 April 2018 in view of detailed working of storage charge and comparative berth hire calculation furnished by VPT vide its letter dated 26 March 2018 (page nos.738-739)	
(a).	As agreed at the joint hearing, the VPT has vide its letter dated 26 March 2018 shared the berth hire calculation done by the port had WQMPL constructed the 40 meters of constructed berth made available by VPT to WQMPL. It is seen from the letter of the VPT that the port has not shared the said berth hire calculation with WQMPL. Therefore, a copy of berth hire calculation furnished by VPT as Annex I(D) and I(E) is attached herewith for comments of WQMPL, if any.	We have already furnished our comments vide our letter dated 13 March 2018. We have no further comments.
(b).	Further, the VPT vide its letter dated 26 March 2018 has also furnished proposal for revised storage charges along with storage calculation as Annex – II. A copy of the proposal of VPT for revised storage charges along with storage calculation furnished by VPT as Annex – II is attached herewith for comments of WQMPL, if any.	
(c).	On perusing the working of revised storage charges furnished by WQMPL vide its letter dated 13 March 2018 at Exhibit (IV), some points arise requiring clarification. The WQMPL to, therefore, furnish clarification on the following points arising from the calculation of revised storage charge now furnished by	

	WQMPL.	
	<p>(i). It is seen in Table 1 of Exhibit (IV) that, while arriving at the estimated revenue from storage charge (after 5 days free period), at the revised proposed storage rate of `0.22 per tonne/ day for the first slab (6-12 days), `0.333 / tonne/ day for the second slab (13-18 days) and `0.444 per tonne / day for the third slab (20-30 days and beyond), the WQMPL has considered the tonnage of cargo attracting storage charge constantly at 52,000 tonne i.e. 30% of the monthly cargo capacity attracting storage charge (173333*30%) for each of the slabs. Reckoning that some quantity of cargo may be evacuated during each of the three slabs, the cargo attracting the storage charge in the second slab and third slab may have to be suitably reduced to that extent considering the cargo likely to attract storage charge in respective slabs.</p> <p>The WQMPL may examine the storage calculation furnished in Exhibit- IV in the light of the above observation and make necessary modification, if required. The WQMPL is also requested to also share a copy of the modified storage calculation with the VPT for its comments to TAMP within 3 days from its receipt.</p>	<p>We have no further comments on the storage calculation furnished in Exhibit-IV and that no modification is required.</p>
	<p>(ii). The WQ6 berth is for a multipurpose cargo berth. Annex-V of the Upfront tariff Guidelines prescribes norms for Multipurpose cargo berth which was followed by the VPT while seeking upfront tariff for the WQ6 project. In the said Annex, no turn over norm is prescribed. The Turnover ratio considered by WQMPL is 12 and average dwell time arrived is 30 days. The WQMPL has drawn reference to the Annex – II and Annex – III of the upfront tariff Guidelines for adopting the parameter of 12 as turnover ratio. In this context, it is to state that Annex II and Annex – III of the upfront tariff guidelines are guidelines for upfront tariff for Iron Ore and Coal Terminal respectively. Hence the relevance of considering the turnover norm prescribed for iron ore and coal for multipurpose cargo berth WQ6 may be explained. The WQMPL may justify the turnover norm of 12 considered in its calculation with respect to the operations carried out by WQMPL since commencement of its operations at WQ6.</p>	<p>Our previous response has addressed the issue and no further comments to furnish.</p>
	<p>The WQMPL is well aware that this case has to be disposed of by the Authority in a time bound manner in view of the direction from the Hon'ble High Court of Judicature at Hyderabad for the State of Telangana. The WQMPL is, therefore requested to furnish its response on the above points within the time stipulated to enable us to proceed further in this matter.</p>	<p>No comments</p>

13. On perusing the reply furnished by VPT vide its letter dated 26 March 2018, it is found that VPT has not addressed a few specific points raised in our letter dated 15 February 2018. The VPT was, therefore, requested vide our letter dated 5 April 2018 to furnish the additional information/ clarification arising out of the VPT letter dated 26

March 2018. Further, the storage calculation furnished by WQMPL vide its letter dated 13 March 2018 was also forwarded to VPT for its comments. The VPT was requested to furnish its reply by 10 April 2018, followed by reminder dated 17 April 2018 and d.o. letter dated 3 May 2018. The VPT has furnished its response vide its letter dated 4 May 2018. A summary of additional information sought from VPT arising from the VPT reply dated 5 April 2018 and comments of VPT sought on revised storage calculation furnished by WQMPL is tabulated below:

Sr. No.	Additional information sought in view of gaps in VPT reply dated 26 March 2018	Comment of VPT
(i).	Proposal for revision of storage charges for WQ6 attached by VPT as Annex – II to its letter dated 26 March 2018	
(a).	Para 2.2. of Annex – II attached to the said letter states “Methodology proposed by WQMPL”. Please confirm the said methodology is of WQMPL or VPT in the title as the rate proposed by WQMPL is not ₹1.24 / tonne / day as indicated in para 2.2.	The methodology adopted is in accordance with the methodology indicated by M/s.WQMPL vide their letter dated 24 November 2015.
(b).	<p>Para 2.3. Calculation of storage charge furnished by VPT:</p> <p>In the calculation of storage charge furnished by VPT, the port in column no 7 has taken dwell days as free period plus handling time in days and arrived at weighted average (free) days of 11. It is understood from the working that considering the dwell time of cargo at 18 days, the port has arrived at chargeable storage days of 7 i.e. 18 days – 11 days weighted average (free) days.</p> <p>In this context, it is to state that the free period for import cargo and export cargo prescribed in upfront tariff SOR in Order No.TAMP/39/2008-VPT dated 12 February 2009 as per the upfront tariff guidelines of 2008 is 5 days and 15 days respectively for multi purpose cargo berth. Further, as per note no.(ii) and (iii) of the schedule 4 prescribed of the said SOR, free period for export cargo shall commence from the actual date of the receipt of goods in the operator’s premises and free period for import cargo shall be reckoned from the day following the day of completion of final discharge from the vessel. In this context, the handling time in days considered by the VPT in column no 5 for arriving at the weighted average free days is not found to be in line with the prescribed notes in the upfront SOR. The VPT to, therefore, examine and make suitable corrections in the calculation of storage charge to be in line with the provisions in the SOR approved in the said upfront tariff Order. The corrected storage calculation, (to be) furnished to TAMP may be simultaneously furnished to the Petitioner WQMPL also to furnish their comments to TAMP within 3 days from its receipt.</p>	<p>The calculation of weighted average is in respect of dwell time of cargo at operator’s premises during (i) cargo handling operations of vessel and (ii) free time.</p> <p>It is to inform that the calculation of storage charges strictly conforms to the Notes (ii) and (iii) of SOR in Order No.TAMP/39/2008-VPT dated 12 February 2009. The weighted average of 11 days reckoned thus, includes the free time as well as the cargo loading / unloading time during which some of the cargo will be dwelling in the storage area. As some quantities of cargo will be dwelling in the storage area during vessel operations, this time is considered as part of overall dwell time but the free time is reckoned only after receipt / evacuation of total cargo at the operator’s premises.</p> <p>It is therefore to confirm that the calculation of storage charges is in line with the SOR and no corrections/ changes are necessitated.</p>
(c).	In the meanwhile, the WQMPL vide its letter dated 13 March 2018 while furnishing information/ clarification sought by TAMP has furnished calculation for revised storage charge proposed by WQMPL as Exhibit - IV. A copy of the relevant storage calculation furnished by WQMPL as Exhibit - IV vide its letter dated 13 March 2018 is attached herewith. The VPT to furnish its immediate comments thereon.	Tariff guidelines 2008 for upfront tariff fixation at multipurpose berth envisages a free storage of 5 days for import cargo and 15 days for export cargo. However, it is seen that the calculation of revised storage charges as contained in the letter of M/s.WQMPL dated 13 March 2018 considered the free storage of 5 days for the entire cargo that is likely to attract storage irrespective of export cargo or import cargo. The proportion of import cargo envisaged in the total terminal capacity of 2.09

		MTPA constitute 72% and export cargo 28%.
(ii).	With reference to the information sought at Item 4(iii)(b) to our letter dated 15 February 2018, the VPT has stated that WQMPL is being requested to furnish the actual expenditure incurred for construction of berth No WQ6. We have not received any further reply from VPT in this regard. The VPT is once again requested to furnish the requisite information sought at item 4(iii)(b) of our letter dated 15 February 2018.	The details of cost / actual expenditure incurred for construction of berth, the Concessionaire has not yet furnished the information. The estimated capital cost of project as per TEFr is ₹114.50 crores of which ₹50.11 crores is towards berthing activity and ₹64.39 crores is towards cargo handling activity.
(iii).	With reference to information sought in item 4(iii)(c) of our letter dated 15 February 2018, the VPT has clarified that cost of berth length of 40 mtrs (dismantling cost and reconstruction of WQ7) forms part of the WQ6 berth length of total 255 mtrs. Annex (I)D at Sr no B (3) furnished by VPT in response to the information sought at item 3.2. shows that the capital cost of dismantling & reconstruction of 40 mtrs length of WQ7 berth at ₹3.84 crores is captured in the berth hire calculation of WQ6 at ₹0.77/ GRT/ hour in Annex I(E) furnished by the VPT. The WQMPL has, however, vide its letter dated 13 March 2018 stated that the berth length of 40 mtrs of WQ-7 was not dismantled and reconstructed. Thus, there is contradiction in the information furnished by the port and the WQMPL. The VPT to ascertain the factual position and furnish the clarification. The information/ clarification sought earlier is, therefore, reiterated. In case the information / clarification (to be) furnished by VPT, is different from the information furnished by the VPT vide its letter dated 26 March 2018, the VPT may consider to modify the berth hire calculation furnished at Annex (I) (D) to (E). A copy thereof may also be shared with WQMPL as agreed at the joint hearing.	The Concessionaire M/s.WQMPL vide letter dated 8 March 2017 stated that as per approved design of IIT, it requires that the new berth is to be constructed on top of the existing WQ-7 return end (approximately 40 mtrs). The Concessionaire also clearly stated that some amount of dismantling required for the existing deck slab as per the approved design was carried out actually. In view of the above, the information furnished vide VPT letter No.IRNP/Std./WQ-6 Tariff/2018 dated 26 March 2018 holds good and no further modifications are necessitated.

14. With reference to the totality of the information collected during the processing of the case, the following position emerges:

- (i). This case is processed in compliance of the Order dated 14 December 2017 of the Hon'ble High Court of Judicature at Hyderabad for the State of Telangana and Andhra Pradesh disposing of the Writ Petition No.28595 of 2017 filed by West Quay Multiport Private Limited (WQMPL) and directing this Authority to consider and dispose of representations dated 16 June 2017 and 30 June 2017 filed by WQMPL before this Authority affording an opportunity of hearing to the Petitioner i.e. WQMPL and to the Visakhapatnam Port Trust (VPT).
- (ii). Before proceeding to analyse the representations dated 16 June 2017 and 30 June 2017 of WQMPL, it is relevant here to state that the tariff Order No.TAMP/39/2008-VPT dated 12 February 2009 passed by this Authority is based on the then proposal of the VPT seeking approval of upfront tariff for the WQ-6 Berth in the Northern Arm of inner harbour of Visakhapatnam Port for handling multi cargo berth. The said Order was passed by this Authority following the Upfront Tariff Fixation Guidelines, 2008 issued by the Ministry of Shipping (MOS) under Section 111 of the Major Port Trusts Act, 1963 vide its letter No.PR-14019/25/2007-PG dated 12 February 2008 for upfront tariff setting for Public Private Participation (PPP) Projects at Major Ports. The VPT has awarded the development of the West Quay-6 berth to the West Quay Multiport Private Limited (WQMPL) on Design, Build, Finance, Operate and transfer (DBFOT) basis at VPT for a period of 30 years. As per clause 2.9.1. and 2.9.2. of the said guidelines of the 2008, the WQMPL approached this Authority for Notification of Scale of Rate (SOR) in its name before commencement of its operations in May 2015. As per clause 2.8 of the upfront tariff setting guidelines of 2008, the tariff caps fixed upfront are subject to indexation during the entire project period of 30 years. In compliance of the said provisions of Guidelines, the SOR was notified in

the name of WQMPL vide Order No.TAMP/49/2015-VPT dated 4 September 2015 after indexing the notified upfront tariff approved by this Authority in the tariff Order of 12 February 2009.

It is also relevant here to state that even prior to the Writ Petition filed by the Petitioner, the representation of WQMPL dated 16 June 2017 for reduction of the upfront tariff for berthing services and storage charges approved by this Authority in the Order dated 12 February 2009 was forwarded to VPT requesting to furnish its comments on the representation of WQMPL. However, the VPT did not respond at that point of time. Hence, the said representation of the WQMPL could not be processed at that point of time in the absence of comments from VPT. Now, the direction of the Hon'ble Justice in the Order dated 14 December 2017 is received which is binding on this Authority. At the same time, the clause 2.8 of the upfront tariff setting guidelines of 2008 issued by the MOS under Section 111 of the Major Port Trusts Act stipulates that the upfront tariff once determined by this Authority is subject to only indexation during the entire project period of 30 years and do not lend any scope to revise the upfront tariff fixed by this Authority during the project period. When advice of the MOS was sought in the matter, the MOS has vide its letter no.8(4)/2015-TAMP dated 30 January 2018 requested this Authority to dispose of the petition of WQMPL in light of comments now received from VPT and as per the direction of Hon'ble High Court.

As brought out in the preceding paragraphs, in compliance of the Order dated 14 December 2017 of the Hon'ble High Court requiring this Authority to consider the representation of WQMPL dated 16 June 2017 and 30 June 2017 after affording an opportunity of hearing to WQMPL and VPT, a copy each of the representation of WQMPL dated 16 June 2017 and 30 June 2017 was forwarded to the VPT for its comments. The comments received from the VPT was also forwarded to the WQMPL for its comments thereon. Further, in compliance of the Order of the Hon'ble High Court dated 14 December 2017, a joint hearing was held on 5 February 2018 and an opportunity of hearing to both WQMPL and to the VPT on the representation of WQMPL dated 16 June 2017 and 30 June 2017 was given at the joint hearing.

The WQMPL had not furnished detailed working for the revision of storage charge proposed by WQMPL after expiry of the prescribed free period (5 days for import cargo and 15 days for export cargo) in its representation dated 16 June 2017 at `0.30/ tonne/ day for the first slab viz. first week, ₹0.45 per tonne per day for the second slab (second week) and ₹0.60 per tonne per day beyond second slab. On being pointed out, the WQMPL has subsequently vide its letter dated 13 March 2018 furnished working for the revised storage charge proposed by it in its representation dated 16 June 2017. There were some gaps observed in the information furnished by WQMPL vide its letter dated 13 March 2018. The WQMPL was vide our letter dated 28 March 2018 requested to furnish additional information/ clarification arising out of the WQMPL letter dated 13 March 2018. The WQMPL has responded on 7 May 2018 after reminders dated 5 April 2018 and 17 April 2018.

Further, during the consultation proceeding of the case, the VPT has also vide its letter dated 26 March 2018 furnished berth hire calculation and proposal for revision of storage charge in view of error in the storage charge approved in the Order dated 12 February 2009. There were some gaps observed in the information and storage calculation furnished by VPT vide its letter dated 26 March 2018. The VPT was, therefore, vide our letter dated 5 April 2018 requested to furnish additional information/ clarification arising out of the VPT letter dated 26 March 2018. This was followed by reminders dated 17 April 2018 and d.o. letter dated 3 May 2018. The VPT has furnished its response on 4 May 2018.

Thus, this case could be processed for finalisation by this Authority only after completion of the pleadings of WQMPL and the licensor port (VPT) which was last received on 7 May 2018 and 4 May 2018 respectively. This Authority thus now proceeds to consider and dispose of the representations of WQMPL dated 16 June 2017 and 30 June 2017 as directed by the Hon'ble High Court.

- (iii). (A). The WQMPL in its representation dated 16 June 2017 has requested this Authority to consider the following -
 - (a). Rectify the upfront tariff caps towards berth hire charges approved by this Authority in the Order No.TAMP/39/2008-VPT dated 12 February 2009 and consequently in the indexed SOR notified in the name of WQMPL in the Order No.TAMP/49/2015-VPT dated 4 September 2015 based on the detailed calculation of berth hire charges furnished by WQMPL duly accounting for the existing conditionalities at VPT. A summary of the berth hire charges approved in the Order dated 12 February 2009, indexed berth hire notified in the Order dated 4 September 2015 vis-à-vis revised (reduced) berth hire charges proposed by WQMPL in its representation dated 16 June 2017 as brought out in an earlier paragraph is tabulated below for ease of ready reference:

(Rate per GRT per hour in ₹)

Sl. No.	Tariff Order No. and date	Particulars	Berth Hire Charges approved vide Order dated 12 February 2009 (as per Gazette No.26) relevant for Serial no.1	Berth hire charges as proposed by WQMPL in its representation dated 16 June 2017
1	Tariff Order No.TAMP/39/2008-VPT dated 12 February 2009 approved by this Authority approving upfront tariff for WQ6 berth based on proposal of the VPT	Foreign going vessel	₹0.76	₹0.37
		Coastal vessel	₹0.46	₹0.22
2	Tariff Order No.TAMP/49/2015-VPT dated 4 September 2015 notifying the SOR in the name of WQMPL after applying the applicable indexation of 35.08%	Foreign going vessel	₹1.03	₹0.50
		Coastal vessel	₹0.62	₹0.30

- (b). To rectify i.e. reduce the storage charge approved by this Authority in the Order No.TAMP/39/2008-VPT dated 12 February 2009 and consequently in the indexed SOR notified in the name of WQMPL in the Order No.TAMP/49/2015-VPT dated 4 September 2015. The rectified storage charge sought by WQMPL vide its letter dated 30 June 2017 is given below:

(Rate in ₹ per tonne per day)

Description	Storage charges as proposed by WQMPL in its representation dated 16 June 2017
First week after expiry of free period	₹0.30
2 nd week after expiry of free period	₹0.45
Beyond 2 nd week	₹0.60

It is seen from the subsequent working of storage charge furnished by the WQMPL that the above storage charge sought by WQMPL is with reference to the storage charge notified in the SOR in the name of WQMPL in the Tariff Order of September 2015.

- (c). In the representation dated 30 June 2017, the WQMPL has referred to its representation dated 16 June 2017 and requested this Authority to immediately notify reduction in tariff caps by an order for rectification of Berth Hire Charges and Storage Charges.

- (iii). (B). Analysis on the Revision (i.e. reduction) in berth hire charges approved by this Authority in upfront tariff Order of 12 February 2009 and Order dated 12 September 2015:

- (a). As per clause 4.4 of Annex-V to the guidelines, capital cost of berth to be considered in upfront berth hire comprises of cost of construction of berth and cost of dredging, if any, carried out alongside the berth. The upfront amount of ₹10.51 crores towards cost of 40 meters of constructed berth length and other infrastructure already developed by VPT was included by the port in the total capital cost of ₹114.37 crores for the WQ-6 project while submitting its proposal for upfront tariff fixation. As brought out in para 5.2. (vi) (a) of the tariff Order of February 2009 the port had, during processing of the case, clarified that the length of the proposed WQ-6 berth is 255 mtrs. Out of the total berth length of 255 mtrs., a berth length 40 mtrs. already constructed along with the WQ-7 berth as shore protection was to be handed over for WQ6 project. The remaining berth length of 215 mtrs. is to be constructed by the BOT operator. Therefore, the cost of ₹10.51 crores already incurred by VPT for construction of 40 mtrs. length of berth forming part of WQ-6 berth length of 255 mtrs. and other infrastructure already developed by port such as, construction of customs compound wall, development of alternative coal stacking area, soil investigations etc. was proposed as Upfront fee to be paid by the Concessionaire.

This Authority, while passing the upfront tariff Order of February 2009, considered this item as part of capital cost of berth as proposed by the VPT. Further, as recorded in para 10(vi)(a) of the said Order, though the port referred the payment as upfront fee, it is the part of the constructed berth made available to the operator which otherwise the operator would have incurred for construction. Since the berth hire was to be collected by the operator, this Authority had held that it is logical to consider the total capital cost of the berth including ₹10.51 crores. Therefore, the contention of WQMPL that the upfront tariff fixation guidelines of 2008 have not been applied correctly is not seen to be correct.

- (b). The plea of the WQMPL is to exclude the upfront fee of ₹10.51 crores considered in the calculation to fix the berth hire charges at ₹0.76 per GRT per hour in the tariff Order of February 2009. The upfront fee of ₹10.51 crores was incurred by VPT to construct the berth length of 40 mtrs. and infrastructure facilities developed by VPT, as stated above. The upfront fee of ₹10.51 crores consists of two cost elements; one cost element of ₹3.71 crores towards cost of 40 mtrs. berth (including cost of steel pile walling and cost of slope protection) and another cost element of ₹6.80 crores towards infrastructure facilities like road, drainage, lighting, culvert, land excavation, dredging, etc., apparently associated with the berth length of 40 mtrs. The plea of the WQMPL to exclude ₹10.51 crores is based on the position that the upfront fee of ₹6.80 crores paid by them is for other facilities viz. lightning, roads, drains, culverts, dredging, etc. made available by VPT and not for the existing berth length of 40 mtrs. and the remaining amount of ₹3.71 crores is to be excluded on the grounds that WQ-6 berth was constructed on top of existing berth length of 40 mtrs. for which WQMPL claims that they have not made any payment. Since the amount of ₹6.80 crores incurred by VPT and reimbursed by WQMPL for developing the associated infrastructure facilities claimed by VPT to be relevant for WQ-6 berth, it does not appear to be appropriate to exclude the amount of ₹6.80 crores from calculation to arrive at the berth hire charges. As regards the remaining amount of ₹3.71 crores, the WQMPL has constructed the WQ-6 berth of 255 mtrs. length either partially or fully dismantling the 40 mtrs. existing berth length provided by VPT. It is noteworthy that the VPT has confirmed that the 40 mtrs. berth length which was earlier a part of WQ-7 berth was reconstructed by WQMPL. The VPT has further submitted that had the WQMPL constructed the 40 mtrs. of berth made available to WQMPL, the cost would have been around ₹10 crores. There is no doubt that this 40 mtrs. berth length forms part of the WQ-6 berth of 255 mtrs. now being operated by WQMPL. That being so, the estimated cost of 40 mtrs. berth length which is ₹3.71 crores considered in the berth hire calculation was in order. Further, it has not been substantiated by WQMPL that the actual cost of construction of WQ-6 berth was ₹39.47 crores instead of ₹49.98 crores considered in the 2009 tariff Order based on which WQMPL has sought reduction in berth hire charges.

It is further relevant here to state that the total capital cost of the project estimated by the VPT in the upfront tariff fixation of WQ6 berth and considered by this Authority in February 2009 Order is ₹114.37 crores which consists of capital cost towards berth at ₹49.98 crores and ₹64.39 crores towards cargo handling activity. 16% Return on

capital employed at ₹18.29 crores on ₹114.37 crores was allowed while determining the upfront tariff in the said Order. As against that, the actual total capital for the year 2015-16 reported in the Audited Annual Accounts for the year 2015-16 of WQMPL is ₹198.69 crores. For the purpose of like to like comparison the actual capital of the year 2015-16 is de-indexed by 35.08% (adopted from the indexation factor applied to notify the Scale of Rates in the name of WQMPL in the September 2015), the capital figure works out to ₹147.09 crores which is found to be higher than the total capital cost of the project considered at ₹114.37 crores in the upfront tariff fixation.

In view of the above reasons, there is no justification to consider the capital cost of berth at lower level of ₹39.47 crores as sought by WQMPL.

- (c). The other point made by the WQMPL in the berth hire calculation is about average GRT of vessel. The average GRT of vessel considered by this Authority in the berth hire calculation while arriving the upfront tariff in February 2009 Order is based on the proposal of VPT. The original proposal of VPT dated 10 July 2008 which was circulated for comments to the users/ user organisations and prospective bidders including M/s.ABG Infralogistics Ltd. (who has stake in the WQMPL) vide our letter No.TAMP/39/2008-VPT dated 9 September 2008, wherein VPT has estimated average GRT at 18550 for CP coke, 29000 for Lam coke, 11300 for Steel and 15000 for granite for berth hire calculation. It is seen from our records that M/s.ABG Infralogistics Ltd. has not furnished any comments on the GRT considered by VPT in the berth hire calculation during the consultation process initiated by this Authority with the stake holders for fixation of upfront tariff for the multipurpose berth WQ6 at VPT. The submissions made now by WQMPL to consider higher GRT of vessels at 32058 tonnes for CP coke, 38207 tonnes for Lam coke, 28863 tonnes for steel and 19528 tonnes for Granite was not pointed out during the consultation process for fixation of upfront tariff for this project, which culminated into the tariff Order of February 2009.

When sought comments of the proposer port being the licensor during processing of this case, the VPT has stated that the average GRT of vessel considered by the port in the year 2008 in the upfront tariff proposal is highest average GRT recorded during 2005-06, 2006-07 and 2007-08 duly obtaining the latest trends in vessel sizes and for forecast. The VPT has contended that at the time of fixing upfront tariff in 2008, it may not be possible to estimate and envisage the accurate size of the vessels that would actually be deployed after development of any facility. As rightly stated by VPT, the WQ-6 berth was made operational in the year 2015, after more than six years of notification of upfront tariff and the actual sizes of vessels handled at the terminal may not exactly agree with the sizes of vessels considered at the time of submission of tariff proposal. The VPT has emphatically stated that variations in actual position attained in respect of any parameter from the estimated parameters considered for fixation of upfront tariff can only be viewed as part of project risks and may not be construed as error and; therefore, found the observation of WQMPL that the conditionalities of GRT is incorrect as not tenable.

It is relevant here to state that whilst the WQMPL has, in its berth hire calculation, modified the average GRT of vessel, it has not modified the other parameters like the parcel size of vessel, handling rate, no. of days of vessel stay at berth, etc., which may also vary with the change in average GRT of vessel. The VPT has stated that once WQ-7 berth comes, WQ-6 berth may not have the comfort zone to handle bigger size vessels. The size of vessel during the long project horizon of 30 years may not remain constant for the entire project period as also observed by the VPT. In view of the above position and the point made VPT that there is no error in the average GRT of the vessel, review of the GRT of vessel considered in the February 2009 Order in berth hire calculation is not warranted.

- (d). Based on the above analysis and recognising that there are no errors as such pointed out by the WQMPL in the calculation of Berth hire charges approved in the February 2009 Order, there is no case found warranting rectification i.e. reduction in the upfront tariff caps in the berth hire charges approved in the February 2009 Order.

As per note 1.2. (vii) of the upfront tariff order, the rates prescribed in the Scale of Rates of WQMPL are ceiling levels. The WQMPL may charge lower rates. Thus, as per the approved Scale of Rates, the WQMPL has flexibility to charge lower rate of berth hire charges, if it so desires.

- (e). As regards the comparison drawn by the WQMPL with the berth hire charges prescribed in the berths of VPT, Vizag Seaport Pvt. Ltd. (VSPL), Adani Coal Terminal Pvt. Ltd. (AVCTPL) (BOT in VPT) and Vizag General Cargo Berth Pvt. Ltd. (VVCBPL), it is clarified that berth hire at VPT owned berths and VSPL is determined by taking into account the depreciated value as compared to a relatively new quay of WQ-6 berth with deeper draft. Further, the berth hire charges at VVCBPL and AVCTPL are based on different level of estimated capital investments, Annual Revenue Requirement, optimal capacity etc., as envisaged in those project and hence comparison of berth hire drawn by WQMPL is not a like to like comparison.

(iv). **Analysis on the WQMPL proposal to reduce storage charges:**

- (a). In the instant case, there is specific direction from the Hon'ble High Court to this Authority to consider the representation of the WQMPL in which one of the items relates to rectification of storage charge and the matter has to be disposed of in a time bound manner. During the processing of the case, VPT while pointing out that though larger issue of storage charges fixed under the upfront tariff guidelines of 2008 is being looked into for solution at Government level for rationalization of storage charges, the VPT has specifically requested this Authority to consider rectification in the approved storage charge, if there are any calculation errors in the storage calculation at the storage tariff prescribed by this Authority for this project in February 2009 Order.

The VPT has subsequently pointed out that the error has crept in the storage calculation approved in February 2009 Order and has furnished proposal for rectification of storage tariff approved in the said Order as brought out in an earlier paragraph. That being so, this Authority considers the representation of the WQMPL for rectification of storage charge so as to remove the error crept in the then proposal of the VPT and flowing from the tariff Order of February 2009.

- (b). The point made by VPT during the processing of the case that the VPT in its proposal had proposed “ ₹8/ tonne/ week”, but, this Authority has notified it as “ ₹8.61/ tonne/ day” for the first slab is not factually correct. In this regard, reference is drawn to Para 8 (v)(c) of the Order dated 12 February 2009 wherein the storage charge proposed by VPT has been tabulated. As per the said para, the VPT in the revised proposal dated 31 December 2008 had proposed ₹8/ tonne/ day for the first slab i.e. first week after expiry of free period, ₹12/ tonne/day for the second slab i.e. 2nd week after expiry of free period and ₹16/ tonne/day for the third slab after expiry of 3rd week. This Authority has followed the same approach as done by the VPT for arriving at the storage charge and the slight difference in the approved rate in February 2009 Order is only on account of modified annual revenue requirement estimated by this Authority at ₹26.78 crores as against ₹25.32 crores estimated by the VPT for reasons stated in the said tariff Order.
- (c). As pointed out by the VPT for arriving at storage charge under upfront tariff guidelines of 2008 for other PPP projects of VPT at EQ-1, EQ-1A berths proposals for which fixation of tariff were filed subsequent to the tariff proposal for WQ-6 project, the storage charge for the first slab was arrived by VPT by dividing the revenue requirement apportioned to storage activity/ share of optimal capacity to attract storage charge by number of days of attracting storage charge for the first slab to arrive at the storage charge per tonne per day. In the instant case, the last divisible factor i.e. dividing by number of days has not been done by VPT in its proposal while arriving at storage charge for WQ-6 berth. The VPT admits that error has crept in the storage charge arrived for WQ6 project and has now furnished revised storage calculation to rectify the error.
- (d). As stated earlier, as per clause 2.8 of the upfront tariff guidelines of 2008, the tariff caps fixed upfront are subject to only indexation during the entire project period of 30 years. The 2008 upfront tariff guidelines do not lend any scope to revise the upfront tariff fixed by this Authority during the project period. In the instant case, in view of specific direction from the Hon'ble High Court to consider the representation of the WQMPL dated 16 June 2017 and 30

June 2017 and also in view of the port recommending to rectify the error in the storage charge in the February 2009 Order, this Authority agrees to rectify the error. This exercise is limited to rectify the error observed in the storage charge calculation by both WQMPL and the licensor port (VPT) in the February 2009 Order.

- (v). (a). As regards the revised storage calculation furnished by the WQMPL, it is seen that the WQMPL and VPT have considered 30% of the optimal cargo capacity which would attract storage charge in line with the approach followed in the storage calculation by VPT and considered by this Authority in February 2009 Order. The another parameter which goes into storage calculation is the number of days cargo shall avail the storage facility (i.e. dwell time) beyond the prescribed free period.

For arriving at this, the WQMPL, in the revised storage calculation, has considered turn over norm of 12. The turnover ratio of 12 translates into dwell time of 30 days as per calculation of the WQMPL (i.e. $365/12$), including free period of 5 days. When sought the basis of arriving at 30 days average dwell time, the WQMPL has drawn reference to the turn over norms prescribed in the upfront tariff guidelines for Coal terminal and Iron Ore terminal (at Annex-II and III of the upfront tariff guidelines of 2008 issued by the MOS).

It is relevant here to state that for iron ore and coal terminal, whilst turn over norm of 12 is prescribed, the norm prescribed for free days is 25 days. For multipurpose berth, the upfront tariff guidelines prescribe the norm for free days at 5 days for import and 15 days for export cargo. The same has been prescribed in the upfront Scale of Rates in the February 2009 Order. The upfront tariff guidelines do not prescribe turnover norm for multipurpose berth as it does not prescribe calculation of optimal yard capacity for multipurpose berth unlike for iron ore and coal terminal. The norm of free days at 5 days for import and 15 days for export cargo has been prescribed in the upfront Scale of Rates in the February 2009 Order. The port has stated that 30 days dwell time considered by the WQMPL considering the turn over norm of 12 is arbitrary.

When all the parameters considered by the VPT for arriving at the upfront tariff is from the norms prescribed in the upfront tariff guidelines for multipurpose berth, no reason or justification is furnished by WQMPL to adopt only one parameter of turn over norm from the norms prescribed for coal and iron ore terminal for the current WQ6 multipurpose cargo berth.

It is relevant here to reiterate that the norm of free period for import cargo is 5 days and export cargo is 15 days and the same is prescribed in the SOR notified in the upfront tariff Order of February 2009 Order. As rightly pointed out by the VPT, it is seen that in the calculation of revised storage charges, the WQMPL has considered the free storage of 5 days for the entire cargo (that is likely to attract storage) irrespective of export or import category. The VPT has stated that the proportion of import cargo envisaged in the total terminal capacity of 2.09 MTPA constitute 72% and export cargo 28%. The WQMPL has not considered the dwell time of cargo taking into consideration different free period for import and export cargo prescribed in its Scale of Rates.

In view of the above problems in the parameters adopted by WQMPL and in view of specific observation of VPT that turnover norm of 30 is arbitrary, this Authority is not in a position to consider these parameter adopted by WQMPL.

The dwell time of cargo arrived by VPT in the revised storage calculation furnished by the port appears to be more scientific and logical and is explained in subsequent paragraphs.

- (b). On perusing the estimated revenue from storage charge (after 5 days free period) furnished by WQMPL, at the revised proposed storage rate of ₹0.22 per tonne/ day for the first slab (6-12 days), ₹0.333/ tonne/ day for the second slab (13-18 days) and ₹0.444 per tonne/ day for the third slab (20-30 days and beyond), it is seen that the WQMPL has considered the quantum of cargo attracting storage charge uniformly at 52,000 tonne i.e. 30% of the monthly cargo capacity to attract storage charge ($173333 \times 30\%$) for each of the slabs. Since some quantity of cargo may be evacuated during each of the three slabs, the cargo attracting the storage charge in the second slab and third slab may have to be suitably reduced to that extent considering the cargo likely to attract storage charge in respective slabs. On being pointed out, the WQMPL has maintained that there is no modification required in the calculation furnished in its proposal dated 13 March 2018. This means that as per calculation of WQMPL, 30% of cargo capacity will stay at the terminal for all the 30 days covering the relevant free period and chargeable slab periods. But, the VPT has categorically pointed out that dwell time of 30 days

is arbitrary. The port has furnished the working of revised storage calculation taking into consideration the storage area, the quantity that can be stacked, etc.

- (vi). Before examining the proposal of revised storage charge along with calculation furnished by VPT, it is relevant here to state that even during the processing of the February 2009 Order as brought out in para 5.2. under the heading Scale of Rates at point (vi)(b) and (c) of the said Order, it was pointed out to VPT that while arriving at the upfront storage fee, the factor of dwell time of import / export cargo at the storage area does not seem to have been considered by VPT and that the VPT may review and rework the storage charge taking into consideration the stay of cargo beyond the free period to meet the expected revenue requirement from this tariff item. The port was requested to furnish a calculation to show that at the proposed storage rate (beyond the free period), the estimated revenue requirement from the storage charge will be realised by the operator.

The VPT had then stated that an analysis of dwell time from April to June 2008 revealed that the dwell time of all the vessels which handled C.P. Coke (Exp) is less than 10 days where as allowable free period in case of exports is 15 days. In case of LAM coke, dwell time of some of the vessels is about 6 days as against the proposed norm of 7 days. Since the facility was proposed on BOT basis, the VPT had then stated that port considered that the operator will ensure faster clearance so as to increase the optimal capacity of the berth. As such, the dwell time was not factored in storage area by the port.

Now, during the processing of the representation of WQMPL, the VPT has stated that the error has crept in the storage calculation of WQ6 berth and has furnished the rectified storage calculation maintaining the estimated ARR from storage charges at ₹0.54 crores and after taking into consideration the dwell time of cargo which was not captured by the VPT during February 2009 Order.

For arriving at the revised storage charge, the port has considered the extent of area provided for storage of cargo at 50,000 sq. mtrs. as considered in para 2(iii)(a) of the Order dated 12 February 2009 and capacity of storage area as 1.04 lakh tonnes. Based on this parameter and considering the optimal capacity of 2087435 tonnes (2.09 MTPA), the port has arrived at number of turns (i.e. turnover) at 20 (2.09 MTPA/ 1.04 lakh tonnes). The port has arrived at the weighted average dwell time of cargo at 11 days and has furnished detailed working which has been brought out in the earlier paragraphs.

Considering total number of days in a year at 365, the port has assessed the cargo dwell time of 18 days (i.e. 365 days/ 20 turns). Chargeable storage days is worked out at 7 days being 18 days - 11 days. It is seen from the calculation of storage charge furnished by VPT that the port has taken dwell days as free period plus handling time in days and arrived at weighted average (free) days of 11.

As per note no.(ii) and (iii) of the schedule 4 prescribed of the SOR approved in February 2009 Order, free period for export cargo shall commence from the actual date of the receipt of goods in the operator's premises and free period for import cargo shall be reckoned from the day following the day of completion of final discharge from the vessel.

The port has confirmed that calculation of storage charges furnished by the port strictly conforms to the Notes (ii) and (iii) prescribed in upfront tariff SOR in Order No.TAMP/39/2008-VPT dated 12 February 2009. The port has clarified that weighted average of 11 days reckoned thus, includes the free time as well as the cargo loading / unloading time during which some of the cargo will be dwelling in the storage area. The port has clarified that as some quantities of cargo will be dwelling in the storage area during vessel operations, this time is considered as part of overall dwell time but the free time is reckoned only after receipt/ evacuation of total cargo at the operator's premises.

Thus, for the cargo capacity of 6.2 lakh tonnes likely to attract storage charge at 30% of the optimal cargo capacity assessed in February 2009 Order and maintaining this parameter at the level considered in February 2009 Order, the VPT has arrived at the storage rate for the 1st slab at ₹1.24 tonne per days (i.e. 2.09 MTPA *30%= 6.2 lakh tonnes/ annum) (₹0.54 crore ARR from storage charge/ 6.2 lakhs tonnes/ 7 days for the first slab). The rate for the second and the third slab is arrived at 1.5 time and 2 times the rate proposed for the first slab maintaining the ratio as in February 2009 Order.

The revised storage calculation furnished by the VPT vide its letter dated 26 March 2018 was also forwarded to WQMPL for its comments. The WQMPL has no comments to offer. It is seen that the WQMPL has not made any adverse comment on the revised storage calculation furnished by the VPT.

The working furnished by the VPT appears to be rational. The port has broadly maintained the parameters as considered in the February 2009 Order except for capturing the cargo dwell time in number of days for the first slab which was not considered by VPT earlier.

In view of the above revised storage calculation furnished by VPT, this Authority rectifies the storage charge approved in upfront tariff schedule for multipurpose berth in the Order No.TAMP/39/2008-VPT dated 12 February 2009 under Schedule 4 B - Storage Charges per tonne per day based on the proposal now furnished by VPT. The storage charge approved in the said Order and modified storage charge are tabulated below:

“B. Storage charges after free period (per tonne per day)

As approved in Order No.TAMP/39/2008-VPT dated 12 February 2009	
Description	Rate in ₹ per tonne per day
First week after expiry of free period	₹8.60
2 nd week after expiry of free period	₹12.90
Beyond 2 nd week	₹17.20

”

“B. Storage charges after free period (per tonne per day)

Storage charge approved in Order No.TAMP/39/2008-VPT dated 12 February 2009 as rectified now by this Authority	
Description	Rate in ₹ per tonne per day
First week after expiry of free period	₹1.24
2 nd week after expiry of free period	₹ 1.86
Beyond 2 nd week	₹ 2.48

”

Consequent to above revision in the storage charge, the indexed storage charges included in the Scale of Rates notified in the name of WQMPL in Order No.TAMP/49/2015-VPT dated 4 September 2015 applying indexation factor of 35.08% are also rectified in Schedule 4 B - Storage Charges per tonne per day prescribed in the SOR attached to the said Order. The storage charged notified in the said Order dated 4 September 2015 and revised rectified storage charge are tabulated below:

“B. Storage charges after free period (per tonne per day)

As approved in Order No.TAMP/49/2015-VPT dated 4 September 2015 applying indexation factor of 35.08% on the rates approved in February 2009 Order	
Description	Rate in ₹ per tonne per day
First week after expiry of free period	₹11.62
2 nd week after expiry of free period	₹17.43
Beyond 2 nd week	₹23.23

”

Revised rectified Storage charge with reference to storage charge approved in Order No.TAMP/49/2015-VPT dated 4 September 2015 after applying indexation factor of 35.08% on the modified storage charge	
Description	Rate in ₹ per tonne per day
First week after expiry of free period	₹1.67
2 nd week after expiry of free period	₹2.51
Beyond 2 nd week	₹3.34

- (vii). As stated earlier, as per note 1.2. (vii) of the upfront tariff order, the rates prescribed in the Scale of Rates are ceiling levels. The WQMPL may charge lower rates. Thus, as per the approved Scale of Rates the WQMPL has flexibility to charge lower rate of berth hire charges as well as storage charges, if it so desires. If there are any issues arising on account of this on the revenue share, the port and WQMPL may sit together and sort it out.

15. It is brought out that the modification done in the storage charge in the current exercise is in compliance of the direction of the Hon'ble High Court to this Authority to consider the representation dated 16 June 2017 and 30 June 2017 made by WQMPL and in view of the proposal of the VPT on the said representation requesting this Authority to rectify the storage charge approved by this Authority in February 2009 Order which was based on the then proposal of the VPT. It is stated by way of abundant caution that this shall not be referred as precedent in any other case seeking for review of the upfront tariff approved under the upfront tariff Guidelines of 2008.

16.1. In the result, and for the reasons given above, and based on a collective application of mind, this Authority approves the modified storage charges as given below:

- (i). **Storage charge approved in upfront tariff schedule for multipurpose berth in the Order No. TAMP/39/2008-VPT dated 12 February 2009 under Schedule 4B - Storage Charges per tonne per day shall stand modified as follows:**

Description	Rate in ₹ per tonne per day
First week after expiry of free period	₹1.24
2 nd week after expiry of free period	₹1.86
Beyond 2 nd week	₹2.48

- (ii). **Storage charge under Schedule 4B -Storage Charges per tonne per day notified in the Order No.TAMP/49/2015-VPT dated 4 September 2015 notifying the Scale of Rates in the name of WQMPL shall stand modified as follows:**

Description	Rate in ₹ per tonne per day
First week after expiry of free period	₹1.67
2 nd week after expiry of free period	₹2.51
Beyond 2 nd week	₹3.34

16.2. The VPT and WQMPL are directed to make necessary changes in the respective Scale of Rates notified by this Authority.

17. Accordingly, the representations of the WQMPL dated 16 June 2017 and 30 June 2017 stand disposed of.

T. S. BALASUBRAMANIAN, Member (Finance)

[ADVT.-III/4/Exty./102/18]